



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



Elevadores y depósitos de granos Red nacional de elevadores: leyes números 11742 y 12253

Olives, Asdrúbal

1947

Cita APA: Olives, A. (1947). Elevadores y Depósitos De Granos, Red nacional de elevadores, leyes números 11742 y 12253.

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

ELEVADORES Y DEPOSITOS DE GRANOS

RED NACIONAL DE ELEVADORES

Leyes Nos. 11.742 y 12.253

T E S I S

Para optar al grado de Doctor
en Ciencias Económicas, presen-
tada por el alumno

A S D R U B A L O L I V E S

Buenos Aires

1947

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES Y LEGISLACION

- Capítulo I. Los Elevadores de Granos.
Capítulo II. Antecedentes legislativos de la Ley de Elevadores.
Capítulo III. El problema de los elevadores de Granos.
Capítulo IV. La Ley de Elevadores de Granos Nº 11.742.
Capítulo V. La Ley de Granos y Elevadores Nº 12.253.

SEGUNDA PARTE

LA RED NACIONAL DE ELEVADORES

- Capítulo I. La Comisión Asesora para la construcción de la Red Nacional de Elevadores.
Capítulo II. Medidas de Gobierno adoptadas en cumplimiento de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253.
Capítulo III. La acción oficial desarrollada por los organismos del Estado: Comisión Nacional de Granos y Elevadores y Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

TERCERA PARTE

LA POLITICA OFICIAL SOBRE LOS ELEVADORES Y DEPOSITOS DE GRANOS.

NUEVAS MEDIDAS ADOPTADAS DESDE EL AÑO 1944 A LA FECHA

- Capítulo I. Decreto Nº 10.107/44. Expropiación de uso temporal de elevadores de granos y otras instalaciones, sitios en zonas portuarias.
Capítulo II. Decreto Nº 9.626/46. Expropiación definitiva de instalaciones portuarias, incluidos los elevadores de granos.
Capítulo III. Plan para la Red Nacional de Elevadores, del año 1945.
Capítulo IV. Otras modificaciones en el régimen oficial de los Elevadores de Granos y Depósitos.

CUARTA PARTE

3

CAPITULO UNICO.- CONELUSIONES

A P E N D I C E

B I B L I O G R A F I A

I N D I C E

P R E F A C I O

P R E F A C I O

Al elegir el tema "Elevadores y depósitos de granos, Red Nacional de Elevadores", como materia de estudio para la tesis doctoral, lo hemos hecho teniendo en cuenta la importancia que tiene para nuestro país, de economía fundamentalmente de carácter agropecuario, la existencia en su extenso territorio de un sistema de elevadores de granos que permita el almacenamiento y movilización de sus cosechas.

Una red de elevadores construída con un criterio racional y ajustado a las necesidades que determinan las características de su configuración geográfica, es el instrumento económico que ha de asegurar a la Nación la realización de un propósito de importancia transcendental en la comercialización de los granos, cual es, el de hacer posible el transporte integral de la cosecha a granel desde el lugar donde se recolecta hasta los centros de consumo o puertos de embarque para el exterior.

Además, la red de elevadores es el medio indispensable para realizar la "standardización" o tipificación de los granos, sistema por el cual se logra asegurar la mejor comercialización de dichos productos.

De ahí la importancia que asignamos a los elevadores, pues su función tiene una enorme gravitación en la economía nacional y, asimismo, repercusión no menos destacada en el aspecto social; pues, en definitiva, el fin esencial de los elevadores de granos es defender los intereses de los productores agrarios.

Por tratarse de un recurso vital de la riqueza agraria, en nuestro país la red de elevadores ha sido constituída con carácter oficial, de acuerdo a las disposiciones contenidas en las Leyes de Granos y Elevadores, números 11.742 y 12.253.

No obstante la importancia que hemos señalado, y los esfuerzos realizados hasta la fecha —a que nos referimos en este trabajo—, la red nacional de elevadores no ha tenido aún materialización definitiva y completa, como lo requiere con carácter perentorio la organización de nuestro régimen agrario.

En momentos en que se proyecta realizar en el país importantes obras públicas, consideramos que el tema elegido resulta de indiscutible

actualidad, lo que nos ha decidido a estudiarlo, no obstante reconocer que su vastedad impide que sus distintos puntos puedan ser tratados con la extensión que merecen.

El propósito perseguido, ha sido el de examinar los antecedentes y las tareas que se han cumplido hasta la fecha para la formación de la red nacional de elevadores, señalando lo que, a nuestro juicio, correspondería aún realizar, para que se concreten los fines esenciales que la misma debe llenar en nuestro territorio.

Para documentarnos en esta materia, -que ha sido muy poco estudiada entre nosotros-, hemos recurrido principalmente a las informaciones oficiales publicadas por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, en la que el suscripto ha desempeñado las funciones de Jefe de la Sección Servicios Generales y Coordinación, de la Dirección de Administración.

El plan que hemos adoptado para el desarrollo de este trabajo, es el siguiente:

Parte Primera: Los Elevadores de Granos.

Comprende conceptos generales sobre los elevadores de granos, antecedentes existentes en nuestra legislación y, por último, las Leyes de Granos y Elevadores, números 11.742 y 12.253.

Parte Segunda: La Red Nacional de Elevadores.

Estudia la forma cómo se dió cumplimiento a las disposiciones de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253, en el período comprendido entre los años 1933 y 1943, analizando la labor desarrollada por los organismos oficiales: Comisión Nacional de Granos y Elevadores y Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

Parte Tercera: La Política Oficial desde el año 1944 a la fecha.

Esta parte contiene las nuevas disposiciones adoptadas por el Gobierno a partir del año 1944, que introdujeron importantes modificaciones en el régimen de los elevadores, y depósitos de granos, es-

pecialmente los Decretos Nos. 10.107/44 y 9.626/46.

Asimismo señala cuál es el estado actual en que se encuentran las obras de la Red Nacional de Elevadores y los planes para su total terminación.

Parte Cuarta: Conclusiones.

Está dedicada a sintetizar los hechos más destacados que se han visto durante el desarrollo de este estudio, señalando al mismo tiempo diversas sugerencias para la solución de los distintos problemas que se han ido planteando durante el mismo.

En este trabajo no se ha abarcado el estudio integral de todos los aspectos económicos que plantea el problema de los elevadores de granos en su relación con la producción agraria.

Consideramos que esas cuestiones, por su importancia, deben ser analizadas en forma detallada y documentada; además, su inclusión en forma sintética en este trabajo, no estaría de acuerdo con el criterio extensivo con que han sido desarrollados los otros temas.

Por ello, creemos, que podrían ser motivo de una nueva obra, tanto o más extensa quizás, que ésta que presentamos.

Para terminar, deseamos expresar nuestro reconocimiento a los señores profesores por las enseñanzas recibidas durante nuestros estudios universitarios.

A.O. A. Olivero

Buenos Aires, abril de 1947.

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES Y LEGISLACION

Capítulo I

LOS ELEVADORES DE GRANOS

1. Concepto. 2. Clasificación. 3. Funciones. 4. Importancia. 5. Servicio Público.

1. Concepto.

Los elevadores de granos son instalaciones mecánicas, de simple mecanismo, que sirven para depositar y mover los granos, pudiendo realizarse en ellos, de acuerdo a sus características, diversas operaciones complementarias como la limpieza, el secado, etc., de los mismos.

Refiriéndose al manejo mecánico de los elevadores, el ex diputado Dr. Nicolás Repetto, al discutirse la Ley Nº 12.253, dijo: "Se trata de dispositivos mecánicos verdaderamente rudimentarios, a los que yo he visto manejar con entero éxito, sin ningún tropiezo, por hombres, que ni siquiera ganaban el jornal mínimo. Todo lo que se refiere al manejo mecánico, a la parte puramente material del funcionamiento de esas instalaciones, es algo ultrasimple..."(1)

2. Clasificación.

Los elevadores de granos pueden ser de dos tipos: de campaña, también llamados locales, y terminales.

Los elevadores locales o de campaña, son los que se encuentran ubicados en los lugares de producción, y facilitan el movimiento de las cosechas, pues permiten transformar la manipulación en bolsas, en el transporte a granel, con su correlativo almacenaje en depósitos, galpones, etc.

(1) Leyes de Granos y Elevadores, Nos. 11.742 y 12.253. Antecedentes. Recopilación editada por la Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Buenos Aires, 1936. pág. 228.

El elevador terminal, es el que se halla ubicado en los puntos de salida de los granos para el exterior, -de ahí su nombre- y se construye generalmente en los puertos, como ocurre en nuestro país.

Está dotado de instalaciones adecuadas para resolver los problemas del acondicionamiento de los granos, en vistas a procurar su mejor comercialización.

3. Funciones.

Las funciones que cumplen los elevadores de granos locales como las de los terminales, son similares y pueden resumirse así: recibir, el grano, almacenarlo y embolsarlo. Los primeros mueven un volumen menor, y a veces, carecen de algunas instalaciones para realizar ciertas tareas accesorias con los granos.

Las operaciones que pueden realizarse en los elevadores terminales, son las siguientes: recepción, almacenamiento, transile, embarque, embolsado, secado y limpieza.

Analizaremos brevemente cada una de ellas:

Recepción: El grano llega al elevador en carro, camión o ferrocarril, embolsado o a granel. Si se recibe a granel, la descarga de los vehículos se hace sobre tolvas de recepción y, si llega embolsado, se cortan las bolsas encima de rejillas ubicadas sobre las tolvas, desde las cuales cae el grano a una cinta transportadora que lo lleva al pie de una noria con cangilones, que eleva el grano hasta el piso superior del edificio y luego de pesado, cae en nuevas cintas transportadoras que lo llevan hasta la boca del silo elegido para su almacenamiento.

Almacenamiento: Si éste puede ser de cierta duración se destina a un grupo de silos llamados de almacenamiento, pero si ha de sufrir una operación inmediata, como ser la de secado o de la limpieza de los deposita provisionalmente en silos de "manipuleo".

Transile: Dentro del silo, que es completamente cerrado, se conserva el grano al abrigo de los agentes atmosféricos, de los roedores y otras plagas, pero generalmente, con el objeto de beneficiar

la mercadería, se efectúan transiles, es decir, se pasa el grano de un silo a otro. Esta tarea se realiza muy fácilmente abriendo una válvula ubicada en la parte inferior del silo; el contenido del mismo cae total o parcialmente, según se desee, en la cinta transportadora que lo conduce a la noria y lo vuelve a elevar volcándolo en los silos elegidos.

Embarque: En los elevadores terminales, generalmente se entrega el grano depositado a barcos o lanchas, aunque puede hacerse también a vagones o camiones. En el primer caso, el grano se recoge en una cinta llamada de extracción, ubicada bajo los silos y luego de ser transportada por una noria hasta las balanzas, cae en una o varias cintas, que lo llevan por un puente o una galería, situada sobre el muelle y cerca de su borde, volcando la mercadería en caños de diverso tamaño, que tienen movimiento suficiente para seguir las variaciones de ubicación y longitud que imponen las diversas clases de embarcaciones y las fluctuaciones del agua.

Si el grano se destinara a ser cargado en vagón o camión, entonces el contenido de la cinta se desvía hacia otro caño situado sobre la vía del ferrocarril o sobre la calle.

Embolsado: Es una operación que consiste en embolsar el grano que se extrae del silo, luego de ser previamente pesado, o utilizando balanzas llamadas embolsadoras.

El transporte hasta el barco o lancha, lo mismo que para el caso que debiera utilizarse vagón o camión, se hace también por medio de cintas transportadoras.

Secado: Esta operación se efectúa mediante una máquina adecuada, consiste en eliminar la humedad excesiva contenida en partidas de granos que llegan al elevador y que en esas condiciones, corren el riesgo de alterarse en poco tiempo.

Estas partidas, dada su condición inadecuada para ser ubicadas en silos de almacenamiento, son desplazadas a los llamados silos de manipuleo. Extraídas por la parte inferior del silo son llevadas por caños hasta la noria y luego elevados por ésta hasta una cinta que

alimenta la máquina secadora.

El grano cae en ésta, en forma de una cortina delgada y sufre dos procesos: uno de desecación por su contacto con el aire caliente proveniente de hornos existentes a ese fin y otro de enfriamiento, por medio del aire natural.

De la secadora el grano cae en una tolva ubicada debajo de ella, y de allí es enviado por una noria y los elementos de distribución ya conocidos, a uno de los silos de almacenamiento o para su embarque.

Limpieza: Si el grano contenido en los silos de manipuleo, contuviera exceso de cuerpos extraños, como ser: paja, tierra, maleza y otros granos, que pudieran rebajar su calidad y su peso hectolítrico, se hace necesario proceder a la operación llamada de limpieza.

Para ello se extrae por simple gravedad de los silos que lo contienen y por medio de caños son enviados a las máquinas que se encargan de ponerlo en condiciones y, mediante el procedimiento conocido de la cinta y de la noria, se destinan a los silos de almacenamiento.

4. Importancia.

La importancia fundamental de los elevadores de granos es un hecho indiscutido, pero ella alcanza su máximo grado en países que, como el nuestro, tienen un carácter agropecuario.

Es sabido que ningún país civilizado mueve y comercia cereales sin elevadores.

El Dr. Miguel Angel Cárcano, que tuvo una actuación muy destacada en el estudio del problema de los elevadores de granos, primero como diputado y luego como Ministro de Agricultura, ha expresado a este respecto: "Los elevadores sirven para depositar y mover los granos y serán un factor esencial para perfeccionar las prácticas comerciales y mejorar la producción".

En el año 1936, actuando como representante del Poder Ejecutivo se refirió en una oportunidad a la construcción de una red de elevadores nacional, afirmando que era una cuestión fundamental como obra de gobierno.

Manifestó, además: "Con el sistema actual de comercio, para ase-

gurar los mercados consumidores no es suficiente trabajar en tierras fértiles. Es necesario obtener el mejor producto clasificado, al menor costo. Para alcanzar este propósito el esfuerzo individual necesita el concurso del Estado. No es posible mover y vender un promedio de 13 y 1/2 millones de toneladas de cereales por año, sin un eficiente mecanismo técnico de transporte, un control atento de la calidad del producto que se ofrece y régimen de las transacciones. Estos principios fundamentales deben lograrse íntegramente una vez que esté construída la red nacional de elevadores".(1)

5. Servicio público.

Para que los elevadores de granos puedan cumplir las altas finalidades para lo que están destinados, deben funcionar como servicio público; es decir, con las siguientes condiciones:

- 1º) Su utilización debe estar al alcance de todos los productores, en igualdad de condiciones y en la medida que lo determine su capacidad.
- 2º) Aplicación de tarifas justas y razonables que satisfagan los gastos de construcción, explotación, conservación y administración.
- 3º) Prohibición absoluta de comerciar en cereales, para la persona o entidad que explota el elevador.
- 4º) Pérdida de identidad del grano.
- 5º) Emisión de certificados de calidad y peso transmisible por endoso.
- 6º) Prohibición de hacer mezclas.

Todas estas condiciones las reúne la explotación de la red nacional de elevadores y fueron determinadas por la Ley de Elevadores Nº 11.742, a la que luego nos referiremos.

(1) Miguel Angel Cárcano. "Realidad de una política". Buenos Aires, 1937, pág. 10.

Capítulo II

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA LEY DE ELEVADORES

LEYES - PROYECTOS - OTROS ANTECEDENTES

1. Ley Nº 3.451. Elevadores de Granos en los puertos de la República. 2. Ley Nº 3.908. Elevadores de Granos en los puertos de la República o estaciones ferroviarias. 3. Ley Nº 9.643. Warrants. 4. Proyecto sobre Ley de Graneros del Ministro Ezequiel Ramos Mexía. 5. Proyecto del diputado José García González. 6. Mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo sobre construcción de elevadores, graneros y secadores de granos. 7. Proyecto del diputado Sabá Z. Hernández. 8. Proyecto de los diputados Arturo M. Bas y Roberto M. Ortiz. 9. Despachos de las Comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados recaídos en los dos proyectos anteriores. 10. Mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo (Año 1924). 11. Proyecto del diputado Víctor J. Guillot. 12. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre creación de un Departamento Nacional de Graneros Públicos. 13. Proyecto del diputado Federico Pinedo. 14. Proyecto del diputado Carlos J. Rodríguez.

ANTECEDENTES INMEDIATOS DE LA LEY DE ELEVADORES

15. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo (Año 1932). 16. Opinión de la Bolsa de Cereales sobre el proyecto del Poder Ejecutivo, del año 1932. 17. Proyecto, inmediatos a la sanción de la Ley de Elevadores: 1º. Proyecto del diputado J. H. Martínez. 2º. Proyecto del diputado N. Repetto. 3º. Proyecto del diputado P. Lazo.

-----ooOoo-----

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA LEY DE ELEVADORES

LEYES, PROYECTOS y OTROS ANTECEDENTES.

La red nacional de elevadores tiene en la legislación argentina numerosos antecedentes que, atento la importancia que revisten para nuestro estudio, comentaremos a continuación; luego entraremos a considerar las Leyes Nº 11.742 y 12.253, que son los pilares en los que se asienta la actual organización de nuestro sistema de elevadores de granos oficiales, cuya formación y evolución analizaremos en los capítulos siguientes.

Veremos, en primer término, los antecedentes que fueron concretados en leyes de la Nación y seguidamente, los distintos proyectos

que se presentaron en el H. Congreso Nacional, destacando sus principales disposiciones:

1. Ley Nº 3.451. Elevadores de Granos en los puertos de la República.

Esta ley, debida a una iniciativa de Bartolomé Mitre, fué sancionada por el Congreso el 16 de diciembre de 1896 y contiene las siguientes disposiciones:

- 1º. Autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República.
- 2º. El Poder Ejecutivo fijará el arrendamiento anual que abonarán las empresas, no pudiendo acordarse concesiones por un término mayor de veinte años.
- 3º. Las obras a realizarse deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo.
- 4º. Las tarifas serán fijadas de común acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios.
- 5º. Determina finalmente, algunas obligaciones que deben cumplir los arrendatarios, siendo una de ellas la de efectuar un depósito de garantía (\$ 25.000 m/n.) para el cumplimiento de cada concesión, que se devuelve una vez que hayan realizado las obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

La sanción de esta ley, dió origen a la construcción de algunos elevadores de granos.

2. Ley Nº 3.908. Elevadores de Granos en los puertos de la República o estaciones ferroviarias.

Esta ley sancionada por el Congreso el 9 de enero de 1900, amplía en ciertos aspectos las disposiciones contenidas en la ley Nº 3.451, acordando:

- 1º. Autorización al P.E. para contratar con empresas parti-

culares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República o en las estaciones de ferrocarriles. Estos contratos podrán tener una duración máxima de cuarenta años, tratándose de elevadores que se construyen en tierras fiscales.

- 2º. Las empresas que se acojan a esta ley, dentro de los dos años de su promulgación, ocuparán gratuitamente, por el término de cinco años, los terrenos fiscales necesarios para las instalaciones.

Si las empresas prefiriesen terrenos de propiedad particular, el P.E. se encargará de expropiarlos por cuenta de ellas, a cuyo efecto se declara que son de utilidad pública dichos bienes.

- 3º. Las empresas que no se acojan a los beneficios indicados en el punto anterior, pagarán a la Nación un arrendamiento anual no menor de un peso m/n. por metro cuadrado ni mayor de tres.

Las concesiones se acordarán por un término no mayor de cuarenta años.

- 4º. Se acuerda la exención del pago de impuestos locales y nacionales a los elevadores, hasta el año 1910, pudiendo introducirse además libres de derechos, las maquinarias y materiales de hierro necesarios para la instalación de las maquinarias y demás elementos necesarios en los elevadores que se instalen.

- 5º. Además las empresas podrán ocupar gratuitamente el área indispensable para el establecimiento de las vías y desvíos que requieran, sujeto a la aprobación respectiva.

- 6º. Los elevadores que se construyan en terrenos particulares sujetos a las condiciones que establece la ley, gozarán de todos los privilegios que la misma establece.

- 7º. Mantiene el depósito de garantía en la misma forma que la Ley anterior N° 3.451.

Los plazos que establecía la ley N° 3.908 para que los nuevos elevadores que se construyeran quedaran incluidos en el régimen que disponía, se fueron prorrogando, primero por la Ley N° 8.475, sancionada el 30 de setiembre de 1911, luego por la ley N° 10.365 (Presupuesto general para el año 1918) y sucesivamente repetida la prórroga en las siguientes leyes de presupuesto: 10.653 para 1919, artículo 26; 11.260 para 1923 y 1924, artículo 50; 11.319 para 1925, artículo 50; 11.333 para 1926, artículo 50; 11.389 para 1927, artículo 50; 11.399 para 1928, artículo 50; 11.539 para 1929, artículo 60; 11.577 para 1930, artículo 60; y 11584 para 1932, artículo 83.

3. Ley N° 9.643. - Warrants.

La ley N° 9.643 promulgada el 15 de octubre de 1914, establece, que las operaciones de crédito mobiliario sobre frutos o productos agrícolas, ganaderos, forestales, mineros o de manufacturas nacionales depositados en almacenes fiscales o de terceros, serán hechas por medio de "certificados de depósito" y "warrants" expedidos de acuerdo con las disposiciones de dicha ley y en la forma que reglamenta el P.E.

Con fecha 31 de octubre del mismo año se dictó el decreto reglamentario respectivo.

Estas disposiciones establecen el procedimiento a que se ajustará el otorgamiento de tales documentos, los que pueden ser otorgados por las empresas de elevadores de granos siempre que se ajusten estrictamente a todas las prescripciones de la ley y del decreto citados.

4. Proyecto sobre Ley de Graneros del Ministro Ezequiel Ramos Mexía.

Siendo Ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexía presentó al Presidente de la Nación, el 1º de agosto de 1912, un amplio informe sobre los problemas agrarios proponiendo soluciones contenidas en sus "Bases del proyecto de ley de graneros".

Los puntos principales de estas bases establecían:

- a) Autorización al P.E. para construir por cuenta del Estado, en las estaciones de los ferrocarriles nacionales o particulares y en los puertos de ultramar, los graneros elevadores que

fueran necesarios para el almacenamiento y transporte de cereales.

- b) Las construcciones serán de tres categorías:
- 1a. Graneros primarios.
 - 2a. Graneros regionales.
 - 3a. Graneros terminales.

Los graneros primarios se construirán en las estaciones de los ferrocarriles que tuvieran un movimiento anual de 5.000 Ton. de granos en general.

Los graneros regionales corresponderán a los puntos de mayor producción o estarán destinados a servir de centros a un número dado de graneros primarios. Se utilizarán para limpieza, clasificación y depósito de los cereales.

Los graneros terminales serán construídos en los puertos de ultramar y estarán habilitados para efectuar descargas de trenes de cereales y cargas de buques, en forma rápida. Igualmente se emplearán para limpieza, clasificación y depósito de cereales.

- c) El Poder Ejecutivo podrá celebrar convenios con las empresas concesionarias de elevadores de granos construídos en los puertos, sea con el objeto de adquirir o de arrendar los existentes, sea con el de construir nuevos en los terrenos de su concesión; también está autorizado a hacer iguales convenios con los propietarios de elevadores existentes en las estaciones de los ferrocarriles.
- d) En los graneros primarios la compañía del ferrocarril otorgará recibo al cargador en que conste el nombre y clase del grano, su peso bruto, peso específico y grado de humedad.
- En los graneros regionales y en los terminales, cuando no vayan los cereales ya clasificados y limpios, los funcionarios encargados de la clasificación otorgarán a los remitentes los certificados de depósito correspondientes, en los cuales sólo se expresará la cantidad en peso y su calidad calculada con arreglo a los tipos establecidos por el P.E. para la entrega.
- e) La administración de los graneros terminales y regionales estará a cargo del P.E. el que hará la clasificación, mezcla

- y limpieza de los cereales, y la de los primarios se hará por las compañías de ferrocarriles, que serán responsables por las cantidades y valores que reciban hasta su entrega en el granero de destino.
- f) El certificado de depósito, denominado "warrant agrícola" es un documento que puede ser transferido por simple endoso, y sólo puede ser emitido por el Estado, quien garantiza la existencia y disponibilidad de la mercadería especificada en el documento, con su peso y calidad.
- g) Propone para cubrir el capital e intereses que se inviertan en la construcción de los graneros la aplicación de un impuesto al cereal exportado: \$1. -por cada Tonelada de oleaginosos y \$ 0,50 por tonelada de trigo, avena, cebada, centeno, y maíz.
- h) Autorízase al P.E. a emitir "Obligaciones de Elevadores Argentinos" hasta la suma de 25.000.000 de pesos oro sellado.
- i) Declara de utilidad pública la obra de los graneros fiscales y autoriza en consecuencia, al P.E. para expropiar los terrenos que sean necesarios para la construcción de aquéllos.

5. Proyecto del diputado José García González.

En este proyecto de fecha 26 de setiembre de 1913, el Diputado J. G. González propone autorizar al P.E. para sacar a licitación pública la instalación de depósitos y elevadores de cereales en general, conjunta o separadamente en los distintos puntos de la Nación que aquél designe, haciéndose cargo la empresa o empresas que resulten adjudicatarias de la construcción y explotación de aquéllos, o solamente de la construcción.

Se determina la forma en que intervendrá el Estado para fiscalizar la explotación, los requisitos a que deberá ajustarse la licitación y establece expresamente que el concesionario quedará incapacitado civil y comercialmente para operar sobre cereales en otro orden de operaciones que las mencionadas en el proyecto en cuanto se refiere a las funciones de depósitos y elevadores.

6. Mensaje y proyecto del P.E. sobre construcción de elevadores, graneros y secadores de granos.

El P.E. envió al Senado el 18 de setiembre de 1915, un mensaje y proyecto de ley referente a la construcción de elevadores, graneros y secadores de granos, regionales y terminales, en las estaciones de ferrocarril y puertos.

La realización del plan quedaría en manos del P.E. quien debía contratar mediante licitación pública dichas obras.

Los elevadores se pagarían en títulos de deuda pública pudiéndose emitir hasta la suma de 50.000.000 de pesos moneda nacional.

Contemplaba este proyecto hacer licitación para adjudicar también la explotación de los elevadores. Este proyecto tuvo sanción favorable en la Cámara de Senadores y luego despacho favorable en la de Diputados, pero no llegó a tratarse.

7. Proyecto del diputado Sabá Z. Hernández.

El diputado S.Z. Hernández presentó al Congreso el 9 de junio de 1920, un proyecto de ley por el que se autorizaba al P.E. a que construyera galpones, graneros, con elevadores para secar y limpiar cereales en los puertos y estaciones de ferrocarriles en los centros de producción agrícola.

Esos galpones serían entregados a las sociedades cooperativas agrícolas que reunieran ciertos requisitos.

8. Proyecto de los diputados Arturo M. Bas y Roberto M. Ortiz.

Este proyecto presentado a la Cámara de Diputados el 15 de junio de 1920, fué reproducido en la sesión del 12 de junio de 1922.

Por el mismo se autorizaba al P.E. para que mandara construir sucesivamente en todos los centros agrícolas de la Nación, con preferencia en las proximidades de las estaciones de ferrocarriles, almacenes para guardar cereales y elevadores de granos, en condiciones que permitieran utilizarse como depósitos emisores de warrants ya sea por el Estado mismo o por particulares a quienes se les conceda un arrendamiento, para que los explotaran en las condiciones

establecidas en la ley Nº 9.643.

Para el cumplimiento de ese plan se autorizaba al P.E. para emitir títulos de crédito interno que se denominarían "de fomento de la producción agrícola", hasta la suma de 300.000.000 de pesos moneda nacional.

Disponía, además, que se acreditara en una cuenta especial "Ley de fomento a la producción agrícola" todos los valores que ingresaren en concepto de impuesto a la exportación de cereales, con lo que se financiarían las obras a realizar.

9. Despachos de las Comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados recaídos en los dos proyectos anteriores.

Las aludidas comisiones de la Cámara de Diputados, considerando los proyectos presentados por sus miembros Sabá Z. Hernández, Arturo M. Bas y Roberto M. Ortiz, aconsejaron la sanción de un proyecto de ley, cuyos puntos esenciales establecían:

- 1º. El P.E. procederá a construir galpones graneros que pudieran emitir warrants, un elevador para limpiar y secar cereales, en los puertos o estaciones de ferrocarriles sobre los cuales hubiese centros de producción agrícola de importancia, y a los que afluyan los agricultores con sus cosechas para la venta y embarque.
- 2º. Esos galpones serán entregados por el Ministerio de Agricultura a la sociedad cooperativa agrícola del lugar, que reuniera ciertas condiciones que se indican.
- 3º. El P.E. licitará la construcción de los galpones una vez adquiridos los terrenos necesarios y aprobados los planos y pliegos de condiciones respectivos.
- 4º. Se destinan partidas del presupuesto para el cumplimiento paulatino del plan de construcciones.

Este despacho de comisión lleva fecha 17 de setiembre de 1926.

10. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. (Año 1924)

El P.E. presentó al Congreso con fecha 28 de julio

de 1924 un mensaje y proyecto de ley sobre control del comercio de productos agrícolas, estando dedicado un capítulo a los depósitos de granos.

Establecía que los depósitos, elevadores y tinglados públicos, quedaban obligados a recibir por riguroso turno de llegada, hasta la medida de su capacidad, todos los productos agrícolas llevados para almacenar.

Las empresas de depósitos y elevadores públicos quedaban obligadas a emitir certificados de depósito y "warrants" o, en caso contrario, el P.E. podía proceder a la expropiación de sus depósitos y elevadores, a cuyo efecto se declaraban esas adquisiciones, de utilidad pública.

Se entendía por depósito o elevador público todos los elevadores terminales, los semiterminales, los elevadores de campaña, los elevadores de selección o curación de productos dañados o perjudicados, los galpones o depósitos públicos de granos, los tinglados, las chatas marítimas de elevadores de depósitos, que se construyan en los puertos y sobre las líneas del ferrocarril, sean todos ellos oficiales o de propiedad privada.

Los elevadores o depósitos públicos no podrían funcionar sin el permiso correspondiente otorgado por las autoridades; anualmente deberían presentar una memoria sobre el monto de las operaciones efectuadas, la clase, tipo y gradación, condición de entrada y de salida y, además, presentar el presupuesto de gastos y las tarifas de almacenaje, limpieza, clasificación, etc, para el año siguiente.

Autorizábase al P.E. para que construyera elevadores de granos o depósitos públicos de productos que fueren necesarios en los puertos de la República, estaciones de ferrocarril y otros puntos que se estimase conveniente, pudiendo a ese efecto, emitir títulos hasta la suma de cincuenta millones de pesos moneda nacional; se podía, por otra parte, delegar en empresas particulares dentro de ese límite, la construcción y explotación de los mismos, garantizándole por 10 años un beneficio del 6% anual sobre el capital inver-

tido.

11. Proyecto del diputado Víctor J. Guillot.

En este proyecto del 2 de julio de 1928 se declaraba indispensable para la defensa de la producción agrícola la implantación de los elevadores de granos como una organización que, partiendo de los ferrocarriles, termine en los ^{centros} de distribución para el consumo interno y en los puertos de embarque para la exportación al exterior.

A ese fin autorizaba al P.E. para mandar construir las instalaciones técnicas necesarias, previo un estudio minucioso sobre la comercialidad de la producción; además podría celebrar arreglos y convenios con los propietarios de los elevadores existentes para adquirirlos directamente o por expropiación, así como los terrenos, vías y construcciones que fuesen necesarios, declarándose de utilidad pública la implantación de los elevadores de granos y las adquisiciones que fueran indispensables para ello.

Se creaba una "Junta de Fomento de la Producción" integrada por cinco miembros rentados, todos directamente vinculados al trabajo rural, excluidos los exportadores y los vinculados a las empresas de transporte. Dicha Junta se ocuparía de la dirección y fiscalización de los elevadores de granos y demás estudios referentes a la producción a tuando a esos efectos como asesora del Poder Ejecutivo.

12. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre creación de un Departamento Nacional de Graneros Públicos.

El mismo Poder Ejecutivo que el 28 de julio de 1923 había remitido al Congreso un proyecto de ley sobre Contralor del comercio de Productos Agrícolas que había caducado, sin haber sido considerado, presenta el 7 de setiembre de 1928 un nuevo proyecto por el que propicia la creación del Departamento Nacional de Graneros Públicos.

Se señala en el mensaje que acompaña este último proyecto la necesidad de dotar al país de los establecimientos adecuados para almacenar, secar, limpiar, clasificar y uniformar los cereales, propiciando a ese efecto un régimen para la construcción y administración de un sistema de elevadores de granos de campaña y terminales

en la proporción requerida por la agricultura en todo el país.

A este fin el P.E. había designado una Comisión especial para que estudiara y aconsejara las medidas que deberían adoptarse en defensa de la producción cerealista dentro y fuera del país. Del informe de esa comisión, aceptado por el P.E. surgió este proyecto de ley cuyos puntos principales eran los siguientes:

- 1º. Creación de una entidad autónoma denominada Departamento Nacional de Graneros Públicos, con un directorio compuesto por representantes del P.E., de organizaciones de agricultores, de cerealistas, de bancos y de empresas de ferrocarriles.
- 2º. Ese directorio tendría entre otras, las siguientes funciones:
 - a) Contratar, previa licitación pública, la construcción en las estaciones de ferrocarril y puertos que determine, un sistema general de elevadores de granos de campaña y terminales que permitan el almacenamiento, limpieza, clasificación y desecación de los granos y oleaginosas.
 - b) Administrar todos los bienes y recursos que se asignen para el cumplimiento de la ley proyectada; como así también los fondos percibidos por los servicios que se presten.
 - c) Adquirir o contratar la ocupación de los terrenos necesarios para la instalación de los elevadores; organizar con el carácter de servicio público todo lo concerniente a su funcionamiento; dictar y publicar un reglamento general de elevadores y sus servicios; establecer anualmente las tarifas que se cobrarán por los diferentes servicios que prestan los elevadores, instalaciones anexas y oficinas técnicas, designar y remover todo el personal necesario.
 - d) Estudiar la clasificación de los granos y proponer un reglamento a ese efecto que servirá para regir la recepción y entrega de granos en todos los elevadores públicos que funcionen en el país.
- 3º. Para el cumplimiento de estos fines se autorizaba al P.E. a emitir hasta la suma de \$ 80.000.000 m/n.

- 4º. Se declaraba de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para la instalación de los graneros y dependencias aludidas en el proyecto.
- 5º. Los elevadores de propiedad particular ya construídos o que se construyeran al amparo de la ley Nº 3.908, podrían operar con el carácter de "privados" o inscribirse para funcionar como "públicos", pero en ningún caso como mixtos. A ese efecto se define como "públicos" aquéllos que almacenen únicamente granos de terceros, recibidos por riguroso turno, cualquiera sea el depositante y por "privados" los que negocien en granos propios o que de cualquier manera no llenen los requisitos exigidos a los públicos.

13. Proyecto del diputado Federico Pinedo.

El Dr. Pinedo presentó a la Cámara de Diputados el 25 de setiembre de 1929 un proyecto por el que se proponía la creación de un Sistema Nacional de Elevadores de Granos, que sería administrado con completa autonomía por el "Departamento Nacional de Graneros", organismo dirigido por un directorio compuesto por representantes del P.E. y seis vocales representantes de las organizaciones de agricultores, cooperativas agrícolas, bancos que realizan préstamos agrícolas, gremios interesados en el comercio de cereales y ferrocarriles de jurisdicción nacional.

- Constituirían dicho Sistema los siguientes graneros o elevadores:
- a) Los de propiedad nacional o que fueran arrendados, ocupados o administrados con carácter de públicos.
 - b) Los de propiedad de las provincias o de los ferrocarriles, o de cualquier persona, siempre que esas entidades manifiesten su voluntad de incorporarlos al Sistema Nacional para servir como graneros o elevadores públicos.
 - c) Los de propiedad de las cooperativas, y otras asociaciones de agricultores, que se destinen a servir como graneros o elevadores públicos o para uso de sus asociados, siempre que soliciten ser incorporados al Sistema Nacional, ajustándose a sus reglamentaciones y fiscalización.

No formarían parte del Sistema Nacional de Elevadores de Granos los construídos en virtud de la ley N° 3.908 y que se utilicen como depósitos particulares.

Los nuevos elevadores que quisieran construirse acogiéndose a los beneficios de la ley N° 3.908, deberían ser explotados como elevadores públicos.

Funtualiza el proyecto con amplitud y claridad los deberes y atribuciones que corresponden al directorio del Departamento Nacional de Graneros que incluye una intervención completa de este organismo en la construcción, administración y explotación de los elevadores de granos del país, clasificación de los granos, extender certificados de depósito, fomento de la creación de cooperativas y asociaciones agrícolas de producción, de venta y de crédito, organización de estadísticas agrícolas, etc.

Autoriza al P.E. a emitir para el cumplimiento de este proyecto hasta la suma de 3 100.000.000 m/n.

14. Proyecto del diputado Carlos J. Rodríguez.

Con fecha 27 de setiembre de 1929 el diputado C.J. Rodríguez presentó un proyecto por el que se autorizaba al P.E. para que procediera a constituir una o varias sociedades anónimas nacionales, mixtas, con el aporte del Estado y del capital privado nacional o extranjero, para la construcción y explotación del sistema de elevadores de granos de la Nación.

El Estado aportaría el 50% del capital social, designaría el presidente y varios vocales del directorio, reservándose además, el derecho de expropiar en cualquier momento los elevadores de granos y demás accesorios, por el monto del capital reconocida aumentado en un 20%.

El P.E. podría intervenir las tarifas de acuerdo a los resultados de la explotación y estaría además facultado para emitir títulos por valor de 3 40.000.000 o/s. para proveer a la financiación del plan.

Declara de utilidad pública los elevadores de granos existentes y los que se construyeran en lo sucesivo, así como los inmuebles necesarios para la construcción y explotación del sistema nacional de elevadores de granos.

ANTECEDENTES INMEDIATOS DE LA LEY DE ELEVADORES15. Mensaje y Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo. (Año 1932).

El Poder Ejecutivo elevó al Congreso de la Nación, en el mes de julio de 1932, un proyecto de ley para proveer a la construcción de una red de elevadores de granos con el propósito de dotar a la agricultura nacional de un instrumento indispensable para que el trabajo de los productores se hiciera en forma más racional y remunerativa y nuestros cereales pudieran, mejorando su calidad y aspecto, competir con mayor ventaja en los mercados consumidores.

La construcción de elevadores era en realidad una necesidad argentina que se venía proyectando desde hacía muchos años, tal como se desprende de los numerosos proyectos que se habían presentado en el Congreso. El estudio más profundo fué el realizado en el año 1928 por la Comisión Especial designada por el P.E. que reunió todas las informaciones indispensables, requiriendo las opiniones de los distintos gremios vinculados a la producción y comercio de cereales.

En el mes de mayo de 1930 la casa Henry Simon Ltda. presentó al P.E. un documentado trabajo de gran importancia técnica que contenía un plan completo para la construcción de la red de elevadores nacionales.

La ley N° 3.908 ha permitido construir en el país varios elevadores particulares, que no funcionaban como servicio público, no tenían ninguna vinculación entre sí y habían sido construídos por comerciantes en granos, atendiendo exclusivamente sus intereses particulares.

Esto no era precisamente lo que más convenía al país; lo que éste necesitaba era una red completa en cada zona de influencia en los principales puertos de exportación, a disposición de los productores, para que el costo general de producción disminuyera, se pudiera tipificar y clasificar los granos, y se hiciera posible su comercialización más equitativa y eficaz, mediante el certificado de depósito transmisible. A su vez, sobre la base de esos certificados de depósito podría establecerse un régimen adecuado de crédito agrario. Dichos certificados podrían tener una gran repercusión en las

nuevas modalidades que adoptaría el comercio de exportación.

Dicho proyecto sostenía que los elevadores debían ser construídos por el Estado y explotados como servicio público por él o bajo su control superior en todo lo que fuera fundamental, y especialmente, en todo lo referente a tarifas y clasificación de los granos.

Como antecedente interesante en esta materia debe mencionarse las gestiones que se realizaron con la casa canadiense C.D. Howe y Compañía, la que el 7 de enero de 1931 hizo al Ministerio de Agricultura una propuesta para construir una extensa red. El 14 de febrero de 1931, el P.E. dictó una reglamentación provisional de la ley 3.908 y aceptó en principio la propuesta de la casa Howe. Posteriormente, el ministerio hizo un estudio completo de la red de elevadores que sería necesaria, de acuerdo con los datos estadísticos de la producción y las características de cada zona y la casa Howe concretó su propuesta en detalle, pasando a estudio del Ministerio de Obras Públicas, el cual formuló diversas observaciones. La propuesta quedó paralizada, manifestando la casa el 28 de abril de 1932 que aún la mantenía. Se emprendió entonces un nuevo estudio en el Ministerio de Agricultura, el que teniendo en cuenta las observaciones anteriores, formuló una contrapropuesta a la casa Howe al solo efecto de saber si era posible concretar, con todos los resguardos para el interés del Estado y de los agricultores, un contrato ad referendum que sería sometido a la consideración del Congreso. Sobre la misma no se obtuvo respuesta de la Compañía.

Después de citar estos y otros antecedentes, el P.E. acompaña un proyecto de ley donde se proponen las siguientes medidas:

- a) Autorizar la construcción, en las estaciones de ferrocarril y puertos de exportación, de una red general de elevadores, de campaña y terminales, para la limpieza, desecación, clasificación y almacenamiento de los granos, que funcionarían como servicio público.
- b) El P.E. determinará, dentro de los sesenta días de promulgada la ley, la ubicación, el tipo y la capacidad de los elevadores a construirse.
- c) Emisión de títulos hasta la suma de 150.000.000 de pesos, para proveer el pago de la construcción de elevadores y su funciona

miento en el período inicial. Esos títulos podrán ser de deuda interna o externa de la Nación a un interés no mayor del 6% y de una amortización de 1% anual acumulativa, rescatables por sorteo a la par, cuando estuviesen 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 ese empréstito no se entregarían o no se colocarían a un tipo menor de 90, libre de comisión y gastos, y estarían exentos de todo impuesto nacional.

d) El P.E. podrá contratar la construcción de toda la red que determine, o de partes completas de la misma, con una o varias casas que acrediten capacidad financiera y antecedentes técnicos comprobados en la construcción de esta clase de obras. Todos estos trabajos se adjudicarán por medio de licitación pública.

e) La red de elevadores quedará afectada, en su totalidad o en la parte que corresponde en cada caso, con garantía hipotecaria, al pago de los intereses y amortización de los títulos. El producido de la explotación de los elevadores, como resultado de las tarifas que se apliquen, se destinará, en primer término, al servicio de los títulos.

f) El P.E. establecerá que la construcción se haga de tal modo que pueda ser entregado al funcionamiento, al mismo tiempo, un conjunto de elevadores de campaña con su correspondiente terminal.

g) Se autoriza al P.E. a 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 el P.E., 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. A ese efecto, se declaran de utilidad pública dichos elevadores.

h) Con respecto a la explotación de los elevadores como servicio público, se proponían las siguientes medidas:

1a. El P.E. podía recibir de las casas constructoras, propuestas

para administrar y explotar la red con carácter de servicio público y de acuerdo con las disposiciones reglamentarias

2a. Si esas propuestas no se presentaran, el P.E. está autorizado para constituir una "Dirección de Elevadores Nacionales" donde estarían representados además, del P.E., las distintas entidades privadas vinculadas con el comercio de granos.

i) La Dirección de Elevadores Nacionales tendría como función esencial la administración de la red de elevadores, debiendo proponer al P.E. diversas medidas relacionadas con esas tareas, como ser fijación de tarifas, dictar normas para el funcionamiento de los elevadores, extender certificados provisionales y definitivos de los granos que reciban los elevadores, asegurar la mercadería recibida, etc.

j) Las tarifas deberían fijarse de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y la amortización de los títulos emitidos para su construcción y funcionamiento inicial; los gastos generales; la renovación de los mismos, teniendo en cuenta la duración probable de los edificios y maquinarias y la creación de un fondo de reserva.

k) Los elevadores particulares existentes podrían inscribirse como "públicos", a condición de que almacenen sólo granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la inspección de la "Dirección de Elevadores Nacionales" y a los reglamentos que ésta expida.

l) Se establece que los materiales que sea necesario introducir para la construcción de los elevadores y sus dependencias, o para su funcionamiento, no pagarán derechos de importación y además serán transportados por los ferrocarriles a las tarifas que se cobran por el transporte de los materiales del Estado.

ll) Establécese un plazo de 5 años para que la red de elevadores quede totalmente concluida, a contar desde la fecha en que se aprueba esa ley.

16. Opinión de la Bolsa de Cereales sobre el proyecto del Poder Ejecutivo del año 1932.

Esta entidad con fecha 12 de agosto de 1932 elevó una nota al Ministerio de Agricultura en la cual hacía algunos comentarios sobre el proyecto de Ley de elevadores presentado al Congreso. Sostiene a este respecto, los siguientes puntos de vista:

- 1º. Los elevadores de granos deben ser habilitados como servicio público y su explotación no debe confiarse a empresas privadas que no constituyen la representación genuina de los que directamente se vinculan a la industria y comercio de los cereales, es decir, los agricultores, los comerciantes, la banca y el transporte; y siempre sujeta a las reglamentaciones, de las leyes respectivas.
- 2º. La construcción no existe inconveniente en que el Estado la confíe a entidades privadas, siempre que responda a un programa racional y científico, previamente madurado.
- 3º. Ratificando anteriores manifestaciones, deja sentada su opinión en general sobre el sistema de elevadores, en la siguiente forma:
 - a) Al estudio de la construcción de elevadores de granos, deben aparejarse los relativos al crédito agrícola y así también las demás cuestiones que ofrece el apoyo requerido por el agricultor, en la época anterior a la cosecha, es decir, recolección, trilla, acarree, etc.
 - b) La construcción de los elevadores debe llevarse a cabo por el Estado con arreglo a un programa previo, en cuya realización se tengan en cuenta las necesidades de nuestro comercio agrícola y el perfeccionamiento de su industria correspondiente.
 - c) Que su administración debe ser mixta, interviniendo en ella las instituciones más representativas que se vinculan con la producción y el comercio de granos.
 - d) En cuanto a la organización de los elevadores de granos, no obstante los ponderables esfuerzos que aisladamente se despliegan para darle principio de practicabilidad, entiende

que sólo podrá llevarse a cabo mediante la intervención directa del Estado, si es que no se quiere incurrir en el error de realizar una obra incompleta por la carencia de la organización necesaria a su verdadera eficacia. Esto sin perjuicio de la administración que puede ser hecha en la forma indicada en el punto anterior.

- e) Insistiendo sobre la idea de que la obra sólo podía ejecutarse mediante la iniciativa e intervención de los poderes públicos, hace notar los inconvenientes que podrían originarse dejando a la iniciativa privada la construcción de los graneros, en la forma que ya lo ha hecho la Asociación de Cooperativas y la Sociedad Cooperativa de Leones, pues a pesar de ser muy ponderable el esfuerzo que traduce esa iniciación de gran estímulo para la enorme masa de los trabajadores rurales, sin contar con la demora que, en el mejor de los casos ocurriría, para obtener un número más o menos apreciable de elevadores locales, no ha de mediar en ellos, sin duda, la uniformidad necesaria a una perfecta organización que debe partir de una dirección común, con el estudio y apreciaciones de un plan general, salvando numerosos inconvenientes e inútiles erogaciones.

Desde otro punto de vista, debe tenerse muy presente la lucha que originaron los elevadores de propiedad particular, en Norte América, cuyo ejemplo más demostrativo está en los que, en su época, se denominaban elevadores en cadena, con los que se ejerció un verdadero monopolio de los depósitos respectivos.

En realidad, fuera de la observación fundamental que formulaba la Bolsa de Cereales sobre la posibilidad que dejaba el proyecto de Ley de que la explotación de la red de elevadores pudiera ser confiada a una entidad privada, la entidad apoyó en forma entusiasta la iniciativa del P.E. ya que coincidía en los puntos de vista que desde hacía muchos años venía sosteniendo.

17. Proyectos inmediatos a la sanción de la Ley de Elevadores

Casi en la misma época en que el P.E. elevó al Congreso su pro-

yecto referente a la organización del sistema de elevadores de granos, tuvieron entrada también en la Cámara de Diputados, varios proyectos de Ley sobre la misma materia, los que por haber sido estudiados en conjunto por el citado cuerpo legislativo con aquel proyecto, consideramos de interés analizar sus principales ideas.

19. Proyecto del diputado J.H. Martínez.

En este proyecto presentado al Congreso en la Sesión del 13 de junio de 1932, el autor propone la creación de la "Comisión Controladora del Comercio de Productos Agrícolas en la Argentina" con amplias funciones para fiscalizar las actividades agrícolas.

En el capítulo 7º se declara elevadores públicos a todos los elevadores terminales, los semi-terminales, los elevadores de campaña, los elevadores selección o curación de productos dañados o perjudicados, los galpones o depósitos públicos de granos, los tinglados, las chatas marítimas, los elevadores de depósito sobre los puertos o líneas ferroviarias, sean todas ellas oficiales o de propiedad privada.

Se fijan varias normas a que deberán ajustarse dichos elevadores públicos: obligación de recibir por orden de llegada todos los productos que se lleven para almacenaje; expedir certificados de depósito y warrants; rendición de cuentas anual de las operaciones, tarifas aplicadas, etc.

22. Proyecto del diputado N. Repetto.

En este proyecto presentado el 29 de julio de 1932, el Dr. Repetto propone entre otras, las siguientes medidas:

- a) Autorizar al P.E. a celebrar un contrato con las empresas ferroviarias del país para organizar una Compañía Nacional de Elevadores de Granos, cuyo fin será construir y administrar en la Nación todos los elevadores que sean necesarios para la manipulación mecánica de los cereales producidos en ella.
- b) Efectuar una emisión de 10.000.000 de pesos moneda nacional oro sellado, en obligaciones de Elevadores de granos o en títulos de deuda interna para integrar el 50% de

las acciones del gobierno en dicha Compañía.

- c) El P.E. deberá reglamentar el funcionamiento de la Compañía, dentro de las directivas que señala el citado proyecto, que incluye las siguientes atribuciones: determinar la ubicación de los elevadores de granos regionales y terminales, declarando de utilidad pública los terrenos necesarios para ello; facultad para adquirir los elevadores ya existentes, tanto en las estaciones como en los puertos, declarando elevadores privados a aquéllos que desearan mantenerse fuera del sistema de la Compañía; declarar funciones exclusivas de la Cía. la emisión de certificados de depósito al público y la graduación de tipos de granos.

La Compañía Nacional de Elevadores de Granos tendría por objeto exclusivo organizar un sistema de depósitos con la instrumentación mecánica más adecuada para secar, limpiar, graduar los tipos de granos de acuerdo a las exigencias de los mercados, preparándolos para su carga, descarga y transporte a granel; sería responsable por las cantidades y calidades de granos que recibiera en sus elevadores, estando obligada a otorgar en los elevadores de estación un documento provisional que sería canjeado por el certificado definitivo (warrants) en el elevador terminal más próximo.

Lógicamente la Compañía no estaría obligada a entregar los mismos granos que reciba de los depositantes, sino granos del mismo peso, graduación y estado de conservación que los entregados por ellos. Como medida de contralor, en los elevadores de estación se debería conservar una muestra lacrada y sellada de los cereales recibidos de cada depositante, muestra que se conservaría hasta que se hubiera expedido el certificado definitivo en el elevador terminal.

3º. Proyecto del diputado F. Lazo.

El diputado F. Lazo presentó también un amplio proyecto de Ley que tuvo entrada el 19 de agosto de 1937 en la Cámara de Diputados, por el que propiciaba la creación de la Dirección General de Graneros Públicos Nacionales que tendría a su cargo la construcción y explotación de una red general de elevadores graneros con

sus correspondientes depósitos de servicio público y que funcionarían bajo jurisdicción nacional en su régimen administrativo y legal.

Hace una clasificación de los elevadores, en graneros de campaña y graneros terminales, ambos para el sistema de manipulación a granel.

Los graneros de campaña a construirse en las estaciones ferroviarias se utilizarían para el almacenamiento provisional de granos, que pasados ciertos plazos se remitirían a los graneros terminales, que estarían ubicados en los puertos de ultramar y mercados de gran consumo, con amplios depósitos para el almacenamiento del grano y accesorios, indispensables para su desecación y limpieza, así como también el utilaje para la clasificación y mezclas.

Los graneros de campaña otorgarán certificados provisorios que luego se canjearían por los certificados definitivos, denominados Warrants Agrícolas, que acordarían los graneros terminales.

El P.E. podría expropiar los elevadores públicos y privados existentes, cuya utilización se considerase necesaria para el mejor desarrollo del plan.

Se deja sentado el principio de que la explotación de los graneros podría en el futuro ser confiada a cooperativas que estuvieran en condiciones.

El régimen administrativo proyectado contempla la constitución del Directorio que estaría integrado por representantes del P.E., uno por las Bolsas de Comercio, uno por las Sociedades Rurales, uno por la Federación Agraria Argentina y uno por el Banco de la Nación Argentina.

Este directorio tendría amplias atribuciones para proponer todas las medidas necesarias para llevar a la práctica el plan definitivo de la red de elevadores a construirse, su distribución, tipo, capacidad, material a emplearse, etc.; efectuar las gestiones para obtener la cesión de terrenos; proponer al P.E. las expropiaciones que fueran necesarias para la instalación de la red general; dictar reglamentos para la administración y explotación de los elevadores; fijar las tarifas; todo lo relacionado con los certificados de depósito provisorios y definitivos; reglamentar la clasificación de los granos y otras normas de administración.

La financiación del plan proyectado se haría en base a una

emisión de títulos hasta la suma de \$ 80.000.000, quedando afectados a esa deuda las obras a construirse y las que se expropian, y al servicio de las obligaciones el producto de los derechos de depósito, clasificación y limpieza de granos.

Capítulo III

EL PROBLEMA DE LOS ELEVADORES DE GRANOS

SOLUCIONES PROYECTADAS POR LA COMISION DE LEGISLACION AGRARIA DE LA CAMARA DE DIPUTADOS

1. Consideraciones generales. 2. Labor de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados. 3. Cuestiones fundamentales en el problema de los elevadores: construcción, financiación, administración y explotación. 4. Construcción de los elevadores. 5. Régimen legal de explotación de los elevadores de granos. 6. Despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.

1. Consideraciones generales.

El problema de los elevadores, depósitos de granos, o depósitos, es tan antiguo y ha sido tan discutido como todos los graves problemas de la industria agropecuaria.

Pueden señalarse tres etapas características en su evolución:

La primera etapa, cuando los elevadores eran simplemente depósitos de granos y, a veces, servían como instrumento de crédito.

La segunda etapa, cuando se emplearon para mover los granos, ó sea cuando se incorporó el instrumento mecánico que facilita las tareas del transporte.

La tercera etapa es la que vivimos actualmente, cuando también sirven como un instrumento esencial para perfeccionar el comercio de granos, no solamente por su influencia en la producción de mejores granos sino también, por su función para la clasificación y oferta estandarizada en los mercados consumidores.

En nuestro país, las iniciativas sobre elevadores han sufrido esta evolución, desde los viejos proyectos de Mitre, Jofré, Anadón, y Pellegrini, inspiradores de las leyes vigentes, hasta los proyectos posteriores, como el de Ramos Mexía de 1912, en el que se incorporó con un criterio claro y previsor ese elemento para la comercialización de los granos. Más tarde, los proyectos de los

diputados Martínez, Pinedo, Bas y del Poder Ejecutivo, perfeccionaron esa evolución y le dieron a la red de elevadores su moderna característica.

No solamente deberán servir de depósitos y movimiento de granos sino también como un factor esencial para perfeccionar las prácticas comerciales y mejorar la producción.

2. Labor de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.

La Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados en el año 1933, se abocó al estudio de este importante problema para la economía nacional, que son los elevadores de granos, teniendo en cuenta para ello, los numerosos antecedentes legislativos a que nos hemos referido en el capítulo anterior y especialmente, los siguientes antecedentes inmediatos:

- 1º. Mensaje y proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo a dicha Cámara, que tuvo entrada en la sesión del 27 de julio de 1932.
- 2º. Proyecto presentado por el diputado J.M. Martínez de fecha 13 de junio de 1932, que era reproducción de su iniciativa presentada en la sesión del 2 de julio de 1928.
- 3º. Proyecto del diputado Repetto, de 2º de julio de 1932, que reproducía su anterior iniciativa presentada el 18 de septiembre de 1929.
- 4º. El proyecto del diputado Lazo, presentado el 19 de agosto de 1932, que reproducía su iniciativa del 25 de julio de 1929.

Como resultado de esa labor, la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados, en la sesión del 17 de mayo de 1933, presentó el despacho correspondiente.

Seguidamente examinaremos algunas cuestiones que se plantearon en la discusión parlamentaria, en las que se aclara el espíritu de los legisladores al proponer las respectivas soluciones en el proyecto de ley que elaboraron.

3. Cuestiones fundamentales en el problema de los elevadores:
Construcción, financiación, administración y explotación.

Cuatro son las cuestiones fundamentales que abarca este problema de los elevadores de granos:

- 1ª. ¿Es conveniente, económica y socialmente, para la producción y para el consumo de granos, la construcción de los elevadores?
- 2ª. ¿Decidida la construcción, debe hacerla el Estado directamente o indirectamente por intermedio de cooperativas o sindicatos particulares? ¿Cómo debe financiarse la obra?
- 3ª. ¿Quién debe ser el propietario de los elevadores? ¿el Estado, las cooperativas o los particulares?
- 4ª. ¿Cuál debe ser el régimen legal de los elevadores y quién debe administrarlos: el Estado, las cooperativas, un sindicato particular o un ente autárquico?

El despacho de la Comisión de Legislación Agraria responde a estas cuatro cuestiones fundamentales, fija algunos criterios generales y deja librada a la práctica la solución definitiva de otras cuestiones accesorias.

El proyecto de ley que presenta es un proyecto para nuestro país, teniendo en cuenta las necesidades y las características de nuestra organización agraria.

Sobre la primera cuestión, de si es conveniente la construcción de los elevadores, ha habido unanimidad de opiniones en el sentido de considerar que elle es indispensable, como se entiende en los demás países. Los elevadores de granos significan una evolución progresista en la técnica del comercio moderno, reemplazando el trabajo manual por la máquina infatigable, más eficiente y más barata. Las múltiples ventajas que representan la implantación de una red de elevadores pueden sintetizarse diciendo que ella permitiría racionalizar la producción de granos; reducir el costo de su acarreo y distribución, facilitando la comercialización de los mismos.

Las diferencias de criterio se presentaron cuando se abordó el problema de los elevadores: ¿Quién los construye? ¿Quién los administra? ¿De quién es la propiedad de esta enorme red proyectada?

El despacho sostiene que en esos momentos, dentro de nuestros medios y estudiadas nuestras modalidades, el Estado es el que está en mejores condiciones para construirlos, pues las entidades particulares, no pueden ofrecer las garantías, seguridades y recursos que puede dar la construcción encarada directamente por el Estado.

Es éste quien puede realizar un estudio sistemático, un plan orgánico y con imparcialidad, de intereses, de la gran red de elevadores del país, que ha de tener enorme gravitación en el comercio, en la producción y aún en el valor de la propiedad.

Además, la construcción en conjunto de los elevadores por el Estado dentro de un plan bien estructurado, permite la adopción de tipos estándar con la consiguiente economía en los gastos de construcción, que facilitan su reparación y una buena administración.

Los ejemplos de Canadá y de E.E.U.U. aconsejan la adopción de este criterio. En dichos países se han construido muchos elevadores pagados por los productores o por la colectividad sin seguirse un plan orgánico para ello, de donde ha ocurrido que se han hecho la competencia entre sí, resultando que se encuentran elevadores abandonados.

En cuanto a las posibilidades de las cooperativas, se ha considerado que no se encontraban en condiciones en nuestro país para afrontar tarea de tal magnitud como la distribución de elevadores. El espíritu cooperativista no se encuentra aún lo suficientemente desarrollado ni las entidades están organizadas, ni en condiciones como para que se les confíe la construcción y administración de los elevadores de granos.

Por otra parte, el proyecto ha contemplado la posibilidad de que los elevadores construidos por el Estado sean arrendados con preferencia a cooperativas debidamente inscritas, con lo que se facilitará la acción, poniendo a su alcance las unidades construidas para que las administren.

4. Construcción de los elevadores, y propiedad de los mismos.

La base del proyecto es, en realidad, una ley de construcciones. Es necesario que se haga una construcción económica y eficiente, deben elegirse tipos de elevadores convenientes, deben ser distribuidos en las zonas que los requieran por su producción y comercio, considerando asimismo los medios de comunicación.

Sólo procediendo en esa forma se logrará construir una red que pueda ser administrada y explotada en forma que resulte económica.

El proceso lógico de la construcción de los elevadores abarca las siguientes etapas: su estudio previo, minucioso y completo, confección de los planos y pliegos de condiciones, licitación de las obras, construcción, pago y por último, administración.

Por ello se consideró que era indispensable que, como primera medida, se hiciera un detenido estudio sobre la red de elevadores a construirse, el que debería ser realizado por técnicos de reconocida capacidad y experiencia en la materia.

Se señaló la necesidad de que se analizara el rol de los elevadores con relación a los ferrocarriles y a los caminos.

Debería establecerse la mejor ubicación de los elevadores a construirse, considerando la situación con respecto a las estaciones ferroviarias, puertos y caminos.

La construcción debe ser económica, pues de ello dependería el importe de las tarifas que se han de aplicar, ya que con ellas habían de pagarse las obras, y como es lógico para que el productor tenga beneficio con los elevadores, las tarifas que abone deben ser reducidas. Si esto no se logra, todo el sistema fracasaría.

Todos estos aspectos, a juicio de la Comisión, podrán ser contemplados y solucionados mediante la construcción de la red de elevadores de granos por el Estado.

Otra importante cuestión: ¿construidos los elevadores por el gobierno, ¿debe entregarse la propiedad de los mismos a los agricultores, o a las cooperativas?

Para considerár este punto, debe tenerse en cuenta lo que significa la red de elevadores, el objeto que llena y los fines que persigue. La red constituye un elemento fundamental para el movimiento de las cosechas, base de nuestra riqueza, del crédito agrario y de la mejor comercialización de los granos. Siendo así sólo el Estado es el que está en condiciones de contemplar con imparcialidad a todos los intereses que intervienen y de realizar su administración con ecuanimidad para todos ellos. No debe hacerse de esta actividad una fuente de beneficios, no está destinada a servir a un determinado grupo social en perjuicio de los demás; prestará servicios, en primer término, a los productores, pero también servirá a los consumidores y demás elementos que intervengan en la comercialización de los granos.

Como dijera Ramos Mexía, los graneros deben pertenecer al Estado mismo. Los elevadores son los depósitos de una inmensa riqueza nacional; son los factores de un sistema de comercio que debe abastecer su costo; son los elementos para perfeccionar la producción de tipos y para asegurar un comercio internacional sano; son los canales que aseguran la distribución eficiente y barata de un producto esencial para la vida y para la riqueza nacional.

El elevador es un instrumento esencial para el trabajo agrario y en este sentido no interesa al agricultor quien es dueño de él, si no puede utilizarlo con la suficiente eficacia. Siendo de propiedad del Estado, el agricultor puede estar en condiciones de aprovechar de todos sus beneficios, mediante el pago de una tarifa, porque sus funciones tienen el carácter de un servicio público.

La propiedad del elevador no influye su utilización por el colono. El grano es siempre del colono; el elevador lo conserva, lo clasifica, y lo ofrece oportunamente en venta.

Entendía la Comisión, y así lo propició, que los elevadores de granos, que tienen una influencia tan grande en nuestra riqueza, debían pertenecer en nuestro país a la Nación.

5. Régimen de explotación de los elevadores de granos.

Con respecto al régimen que cabe adoptar para realizar la explo-

tación de los elevadores, pueden considerarse cuatro soluciones:

- 1º. Efectuada por el propio Estado directamente.
- 2º. Realizada por concesionarios.
- 3º. Explotación por personas privadas y
- 4º. Administración por una comisión autónoma oficial.

De todas estas soluciones el despacho se resolvió por la cuarta pues creó una entidad autónoma, integrada por representantes del P.E. y de los gremios interesados, a fin de evitar la influencia de la política.

No se ha considerado conveniente confiar la administración a sindicatos particulares o cooperativas de productores, por no reconocerles capacidad para ello. Si se entregara la administración de los elevadores a entidades particulares, tendría que establecerse un contralor del gobierno, que sería caro y difícil y podría tener otros inconvenientes, como los de ser influidos por tendencias políticas.

El diputado Cárcano expresó durante el debate (1) que si los gremios interesados tuvieran una larga experiencia administrativa, como sucede en muchos países europeos, si tuvieran una plana mayor, una clase dirigente de reconocida competencia, él no se opondría a entregar a ese plantel de hombres preparados, a instituciones ya probadas, el manejo de la red de elevadores; pero que creía en ese momento, que en nuestro caso era prudente reservarla al Estado.

Por otra parte, se consideraba que el país estaba demostrando, que la administración pública se perfeccionaba y que estaba en condiciones de asumir la responsabilidad de realizar una honesta administración de los elevadores de granos.

Además, el contralor que puede ejercer el público en una administración, es un factor eficaz para que la misma se desenvuelva

(1) Sesión del 8 de junio de 1933. Leyes de Granos y Elevadores, cit. pág. 608.

correctamente y ello es muy factible en una actividad como la de los elevadores de granos.

No debe descartarse tampoco que las poderosas entidades capitalistas que actúan en el comercio de granos pueden más fácilmente influir en una administración privada de elevadores de granos, ya sea en asociación de productores agrarios o de cooperativas agrícolas.

Se considera, por lo tanto, que los elevadores de granos deben ser de propiedad del Estado y administrados por éste, para que exista sobre ellos el contralor más eficaz sobre el desarrollo de sus actividades, por parte de los poderes de la Nación.

La administración de los elevadores por parte del Estado excluye la explotación con beneficios, las tarifas que deberá aplicar deben estar ajustadas para que cubran los intereses, la amortización del capital invertido y los gastos de administración. El agricultor será el primero en controlar la eficiencia de la administración, pues la tarifa que abonará debe reportarle una economía real sobre los gastos que le ocasiona el sistema actual.

El diputado Repetto, que firmó el despacho en disidencia con respecto a la administración, era partidario de que los elevadores, fueran confiados a los agricultores, organizados en cooperativas agrícolas. Consideraba que los elevadores tienen que estar en manos de los que los costean y necesitan, que en ninguno de los proyectos presentados se ha excluido el sistema financiero de hacer descansar el pago de los elevadores en las contribuciones de los propios agricultores: los que pagan los elevadores son los agricultores, son los productores los que los usan, son los que los amortizan, son los que costean los intereses, y es evidente que esos elevadores deben concluir por caer en manos de ellos. (1)

(1) Sesión de la C. Diputados del 18 de mayo de 1933. Leyes de Granos y Elevadores, cit. pág. 494.

Expresó su total desacuerdo para que la red de elevadores fuera administrada por funcionarios de la administración pública.

Lo que corresponde, según el Dr. Repetto, es una organización que, descripta en forma esquemática, debería constar de los siguientes resortes: los elevadores de campaña son administrados y dirigidos por las cooperativas agrícolas locales, con carácter de servicio público. Los elevadores terminales, en cuanto a la parte mecánica y comercial, son puestos también en manos de una comisión, en la que tengan representación si no preponderante, por lo menos importante, los productores. Y esa comisión nacional de superintendencia es la que tendría a su cargo la aplicación de la ley de granos.

Esta tesis fué combatida por la mayoría de la Comisión que entendía que no existía en el país cooperativas suficientemente sólidas y con personal capacitado y con práctica reconocida como para que se les pudiera confiar la administración y explotación de la enorme red de elevadores a construirse.

En el despacho quedó, pues, establecido que estaría a cargo del organismo autónomo a crearse, la administración de los elevadores, pero si aquél lo consideraba conveniente podría arrendarlos a cooperativas agrícolas, aunque siempre sujetos a su contralor.

El extenso debate que originó la sanción de la ley de elevadores de granos dió oportunidad a que se expusieran con amplitud los puntos de vista de los distintos partidos políticos que integraban el Congreso de esa época, y debe señalarse a este respecto que, si bien hubo algunas diferencias en ciertos aspectos como el referente a la administración que opusieron los socialistas, en lo fundamental hubo una unanimidad de opiniones en el sentido de considerar a la construcción de la red de elevadores como un problema transcendental para la economía nacional que requería una solución inmediata por parte de los poderes públicos.

6. Despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.

El despacho de la Comisión de Legislación Agraria, como se dijo, tuvo entrada en la sesión de la Cámara de Diputados de fecha 17 de

mayo de 1933.

Entre sus disposiciones figuraba la creación de la Dirección de Elevadores Nacionales, organismo que funcionaría como entidad autónoma y con amplias atribuciones para intervenir en todo lo relacionado con los problemas referentes a los elevadores de granos.

Este despacho fué suscripto por los diputados Miguel Angel Cárcano, Carlos Manacorda, Joaquín Argonz, Luis Duhan y Benjamín Palacio.

El diputado Nicolás Repetto lo suscribió dejando constancia de su disidencia en cuanto a la administración propiciada y el diputado Vicente E. Pomponio firmó en disidencia con lo propuesto en sus artículos 9º 10º y concordantes, que establecían la preferencia para el arrendamiento de los elevadores a las asociaciones de agricultores y cooperativas, y emisión de títulos para financiar la ley.

Las disposiciones contenidas en el despacho de referencia fueron con algunas modificaciones, las que aprobó la Cámara de Diputados y que luego, sancionó la Cámara de Senadores, quedando finalmente concretadas en la Ley de Elevadores de Granos en vigor, que fué promulgada el 7 de octubre de 1933 y lleva el número 11.742.

Al analizar esta Ley en el capítulo siguiente, nos referiremos en particular a estas disposiciones.

Posteriormente, la Ley de Granos N° 12.253 de fecha 5 de octubre de 1935, que rige actualmente, derogó algunos artículos de la Ley N° 11.742.

Capítulo IV

LA LEY DE ELEVADORES DE GRANOS N.º 11.742.

1. Sanción y promulgación. 2. Disposiciones principales. 3. Modificaciones introducidas en el despacho de la Comisión de Legislación Agraria.

1. Sanción y promulgación.

La ley N.º 11.742, que es la disposición fundamental que rige actualmente la materia que estudiamos, fué sancionada el 23 de setiembre de 1933 y promulgada por el Poder Ejecutivo, el 7 de octubre de ese año. (1)

2. Disposiciones principales.

Esta ley autoriza la construcción de una red de elevadores públicos, de campaña y terminales, destinados a la limpieza, desecación, clasificación y almacenamiento de los granos e instalaciones de desgrane. Determinó un plazo de ciento ochenta días para que el Poder Ejecutivo realizara los estudios necesarios referentes a la construcción de la red, debiéndose determinar la ubicación, tipo y capacidad de los elevadores necesarios, y confeccionarse los planos generales y de detalle respectivos.

Podría para ello, recurrir a los servicios de técnicos especializados nacionales o extranjeros de reconocida capacidad y experiencia. Por su artículo 31, creaba un organismo autónomo, encargado de llevar a la práctica el plan de construcción de elevadores, que se denominaría Dirección Nacional de Elevadores de Granos.

Esta entidad estaría integrada por siete miembros nombrados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado.

(1) Véase texto completo en el Apéndice.

El presidente y un vocal en representación del Poder Ejecutivo y los otros cinco miembros correspondían a los bancos oficiales y particulares que acuerdan préstamos agrarios, a las asociaciones gremiales agrarias, a las cooperativas agrícolas inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura, a las Bolsas de cereales y a las empresas ferroviarias.

Estos cinco miembros serían designados por el Poder Ejecutivo a propuesta en terna formulada por las entidades aludidas.

Todos los miembros durarían cuatro años en sus funciones, pudiendo ser reelectos, y se renovarían por mitades cada dos años. Fijóse una remuneración de dos mil pesos m/n. mensual para el presidente y de cinco mil pesos m/n. mensuales para los vocales, suma a prorratearse entre éstos, en proporción a su asistencia a las sesiones. Se estableció una incompatibilidad entre el desempeño de estos cargos y la intervención en el comercio, almacenaje y transporte de granos, para los representantes del P.E., como asimismo para los de los bancos oficiales y particulares.

Exige, además, a todos los miembros del directorio que dediquen todo su tiempo al cumplimiento de sus deberes con el organismo, no pudiendo aceptar ni desempeñar ninguna otra función pública ni percibir jubilación nacional, provincial o municipal. (1)

La Dirección Nacional de Elevadores debería elevar anualmente al P.E. su presupuesto de gastos y recursos, quien podría aprobarlo con modificaciones que no constituyeran aumentos, antes de enviarlo al Congreso para su consideración.

El artículo 7º de la Ley 11.742 (2) establece las atribuciones y deberes que tendrá la Dirección Nacional, que son los siguientes:

- a) Administrar la red de elevadores.
- b) Fijar las normas de funcionamiento de los elevadores.
- c) Asegurar directamente o mediante convenios con compañías responsables y acreditadas, sus propias instalaciones, y los productos que se reciban en los elevadores.

(1) Todas estas disposiciones referentes al directorio de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, contenidos en los artículos 3º y 4º y 5º de la Ley 11.742, quedaron sin efecto al sancionarse la Ley 12.253 cuyo artículo 31, establecía la derogación de aquéllos.

(2) Derogado por el art. 32 de la Ley 12.253, que establece que la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tendría las atribuciones que por el art. 7º de la Ley 11.742 correspondían a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos.

- d) Arrendar los elevadores con sujeción a las disposiciones legales, dando preferencia a las asociaciones de agricultores o cooperativas inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura. En caso de arrendarse a una empresa privada, ésta no podrá comerciar en cereales directa ni indirectamente.
- e) Autorizar la construcción de elevadores locales y terminales, teniendo en cuenta los intereses de la zona y los generales. Estos elevadores deberán funcionar como servicio público, almacenar solamente granos de terceros, cobrar las tarifas oficiales y someterse a las disposiciones de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos.

El artículo 8º que se refiere a las tarifas, establece que ellas serán ajustadas de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y la amortización de los títulos emitidos por su construcción y funcionamiento inicial; la renovación de instalaciones, teniendo en cuenta la duración probable de los edificios y maquinarias; los gastos generales y la creación de un fondo de reserva. Establece, asimismo, que deberán separarse en cuentas especiales los fondos destinados al pago del servicio de los títulos, los fondos de renovación y los de reserva, no pudiendo ser empleados para fines distintos de los expresamente indicados, haciendo responsable, por ello, personalmente a los directores.

Para la construcción de elevadores y pago de gastos de su funcionamiento en su período inicial se autorizó al F.E. para que emitiese, por series sucesivas, hasta la suma de cien millones de pesos, en títulos de deuda interna o externa de la Nación, a un interés no mayor del 6% y de una amortización de 1% anual acumulativo, pagaderos por sorteo a la par, cuando la cotización fuere a la par o arriba de ella y por licitación cuando estuviesen debajo de la par, pudiendo aumentarse el fondo amortizante si así lo creyese conveniente el F.E.

Dichos títulos se colocarían al tipo de plaza libre de comisión y gastos, estando eximidos del pago de impuestos nacionales.

El F.E. de acuerdo al art. 9º debería llamar a licitación pública en el país y en el extranjero, para contratar la construcción total o parcial de la red, con firmas responsables y capaces, todo ello de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones que debería

estudiar y preparar, según se ha indicado anteriormente.

En los trabajos se ajustarán a las disposiciones que rigen la materia, con énfasis en las leyes de contabilidad y de obras públicas.

Los elevadores deberían ser entregados con las maquinarias y en estado de funcionamiento inmediato, y durante el primer año las firmas constructoras se encargarían, a su costa, de la dirección técnica de su funcionamiento.

Los constructores quedan obligados a recibir en pago, los títulos que se emitan para la financiación de la obra, siendo preferidos para la adjudicación los que acepten recibirlos a un tipo mayor. No podrán transferir la licitación adjudicada ni asociarse con otros para la construcción sin autorización del P.S.

Deberán, además, constituir domicilio en la Capital Federal y aceptar la jurisdicción de los tribunales del país, en todos los casos.

La construcción de los elevadores se hará de forma tal que un conjunto de elevadores de campaña con su correspondiente terminal, puedan entrar a funcionar simultáneamente.

Al P.S. corresponde fijar las multas que deberán abonar los constructores que no cumplan con los compromisos contraídos.

El art. 13 fija un plazo de cinco años a partir de la fecha de promulgación de la ley para que quede terminada la red de elevadores cuya construcción autoriza.

Por el art. 14, se faculta al P.S. para adquirir, mediante compra directa o expropiar, los terrenos necesarios en cualquier lugar del país, declarándose de utilidad pública los que se requieran para la construcción de elevadores y sus dependencias.

Asimismo, queda facultado para comprar "ad referéndum" del Congreso o expropiar, de acuerdo con las leyes vigentes, cualquiera de los elevadores existentes en el país, hasta el cumplimiento total de esa ley, si hubiera conveniencia en utilizarlos como parte integrante de la red a construir. A ese efecto, se declara de utilidad pública estos elevadores.

Establece el art. 15 que los elevadores particulares existentes podrán inscribirse como "públicos", a condición de que almacenen sólo granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores ofi-

ciales y se sometan a la inspección de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos y a los reglamentos que ésta expida.

Finalmente, la ley determina que no pagarán derechos de importación los materiales que sea necesario introducir para la construcción de los elevadores y sus dependencias, o para su funcionamiento. Además, los materiales y maquinarias que se empleen en la construcción y funcionamiento de los elevadores, serán transportados por los ferrocarriles a las tarifas que se cobren por el transporte de los materiales del Estado.

3. Modificaciones introducidas en el despacho de la Comisión de Legislación Agraria.

Como resultado de la intensa y prolongada discusión parlamentaria a que fué sometido el despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados, sobre los elevadores de granos, que abarcó las sesiones del 17 de mayo de 1933 al 20 de julio de ese mismo año algunos de sus puntos no fueron incorporados a la ley promulgada el 7 de octubre de 1933, con el N° 11.742.

Los principales puntos no aprobados, establecían:

- a) Se proponía que la Dirección Nacional de Elevadores de Granos tuviera las atribuciones que se indican, hasta tanto el Congreso no sancionara la ley de granos.
 - 1º. Vigilar el cumplimiento y la aplicación de los decretos reglamentarios de las normas que sobre clasificación, tipificación y comercio de granos estableciera el F.S.
 - 2º. Otorgar, de acuerdo a la clasificación y los tipos que se fijan, los certificados provisionales y definitivos de los granos que reciban los elevadores.
- b) La red de elevadores quedaría afectada en su totalidad o en la parte que corresponda en cada caso, con garantía hipotecaria, al pago de los intereses y amortización de los títulos.
- c) Depósitos de garantías que deberían efectuar los constructores en el momento de adjudicarse la licitación.

Este requisito ya se halla contemplado en las leyes de contabilidad y obras públicas.

- d) Se autorizaba al Poder Ejecutivo para prohibir la exportación

de granos que no reuniera las condiciones exigidas por las leyes y reglamentos legales aplicados en los elevadores públicos oficiales. Esta disposición correspondía más bien ser incorporada a la Ley de Granos que en esa época se estaba estudiando en el Congreso.

Capítulo V

LA LEY DE GRANOS Y ELEVADORES Nº 12.253.

1. Antecedentes: a) Generalidades; b) Despacho de la Comisión de Legislación Agraria, de la Cámara de Diputados; c) Reproducción del despacho de la Comisión de Legislación Agraria. 2. Disposiciones de la Ley de Granos y Elevadores. Creación de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. Sus funciones: a) Fijación de tipos y zonas; b) Certificados; c) Comercio de granos; d) Fomento de la Genética; e) Recursos de la Comisión. 3. Modificaciones de la Ley Nº 12.253 a las disposiciones de la Ley Nº 11.742.

-----ooOoo-----

1. Antecedentes.

a) Generalidades.

Nuestro país, por el carácter fundamentalmente agrícola de su economía, venía exigiendo desde hacía bastante tiempo la sanción de una ley de granos, que sirviera para organizar y defender la producción y la comercialización de los productos más importantes del agro.

Hubo varios antecedentes legislativos y administrativos en este sentido, siendo los más destacados los siguientes:

- a) Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre control del comercio de productos agrícolas, del 28 de julio de 1924.
- b) Proyecto de ley del diputado J.H. Martínez sobre clasificación y pesaje de cereales, del 13 de junio de 1932.
- c) Proyecto del diputado F.C. Lazo sobre régimen de la compraventa de maíz, trigo y linó, del 19 de agosto de 1932.
- d) Decreto reglamentando las ventas de cereales "A fijar precio", del 17 de marzo de 1932.

Posteriormente a estas fechas, el P.E. remitió al Congreso un nuevo mensaje y proyecto de ley que tuvo entrada en la sesión del 5 de agosto de 1932, que trataba sobre la reglamentación de la producción, comercio interno y exportación de granos. Suscribía este proyecto el Ministro de Agricultura, Dr. Antonio de Tomaso.

b) Despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.

Con fecha 10 de enero de 1933 la Comisión de Legislación Agraria produjo un despacho aprobando gran parte de las medidas propiciadas por el Poder Ejecutivo en el proyecto citado anteriormente, como asimismo otras emitidas en el proyecto del diputado Lezo.

En ese despacho se preveían los siguientes puntos, por entenderse que eran los que debía proponerse la Ley de Granos.

- 1º. Hacer que nuestros trigos se tipifiquen; tratar de que, de acuerdo con las zonas y las variedades que aquí se producen y se pueden producir, se establezca por parte de la Comisión Nacional de Granos (órgano cuya creación propiciaba), tipos perfectamente difundidos por sus calidades industriales.
- 2º. Concluir con la organización actual de la venta puramente a muestra, estableciendo el certificado obligatorio de calidad.
- 3º. Controlar los embarques y expedir el certificado que haga fe en Europa sobre la calidad del trigo que se exporta.
- 4º. Fomentar en el país el desarrollo de aquellas variedades más aptas para la exportación, vale decir, los trigos duros y semiduros.
- 5º. Darle a la Comisión Nacional de Granos facultades amplísimas para que pueda controlar nuestras Bolsas, nuestros mercados y transacciones.

c) Reproducción del despacho de la Comisión de Legislación Agraria.

El despacho mencionado fué presentado nuevamente al Congreso por el diputado Carlos Manacorda el 7 de mayo de 1934 y estudiado nuevamente por la Comisión de Legislación Agraria, se produjeron dos despachos, uno por la mayoría y otro por la minoría.

La diferencia fundamental que existía entre los dos despachos, consistía en lo siguiente: la mayoría propiciaba la creación de una entidad, a denominarse Comisión Nacional de Granos, que tendría a su cargo múltiples funciones referentes a la organización y controlador del comercio de granos, pero que no afectaría al otro organismo creado por la Ley N° 11.742, la Dirección Nacional de Elevadores de Granos

Consideraba conveniente mantener separadas la administración de los elevadores de la Comisión que crea la ley de granos, que se refiere esencialmente al control del comercio de granos, dándole así a ésta mayor independencia para dirimir las cuestiones que pudieran suscitarse entre la Administración de Elevadores y los productores y comerciantes de granos. Es decir, se procura que la Comisión pueda ejercer un verdadero contralor sobre la Dirección de Elevadores, a fin de contribuir a aumentar su eficiencia.

El despacho de la minoría propiciaba la idea de que la Comisión Nacional de Granos debía ser al propio tiempo la comisión que maneja-se los elevadores, consideraban que ello era conveniente dada la naturaleza de las funciones que la ley había encomendado a la Dirección de Elevadores y que consistía fundamentalmente en la construcción de la red de elevadores. Se afirmaba que una vez construída, si resolvía arrenderla, como podía hacerlo, la Dirección de Elevadores no tendría ya casi funciones, por lo que era preferible desde ese momento, que sus atribuciones se pasaran a la Comisión Nacional de Granos, con lo cual se lograría unificar la acción al poner bajo una sola dirección las funciones de esas dos comisiones, lo que también traería aparejado economías en los gastos.

Este criterio triunfó finalmente en los debates de la Cámara, aprobándose que el organismo a crearse se denominaría Comisión Nacional de Granos y Elevadores, y se le transferían las funciones que la Ley 11.742 confiaba a la Dirección Nacional de Elevadores.

2. Disposiciones de la Ley de Granos y Elevadores. Creación de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. Sus funciones.

La Ley N° 12.253, (1) promulgada el 5 de octubre de 1935, creó la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, organismo autónomo que tendría a su cargo el cumplimiento de sus múltiples disposiciones.

Esta Comisión la integraban los siguientes miembros: el Presidente y un vocal representando al Poder Ejecutivo, dos a las cooperativas agrícolas y asociaciones de productores agrarios inscriptos en

(1) Véase el texto completo en el Apéndice.

los registros del Ministerio de Agricultura y otro, a los molineros.

Establecía una incompatibilidad de dichos miembros para ejercer actividades que se relacionaran directa o indirectamente con el comercio, almacenaje o transporte de granos; no podían tampoco aceptar, ni desempeñar durante sus mandatos, otra función o empleo público, ni aceptar jubilación nacional, provincial o municipal.

Funciones de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

El art. 4º de la ley enumera las facultades y deberes de la Comisión, que son numerosos, siendo los principales los siguientes:

- 1º. Controlar todas las instituciones o entidades que intervengan en el comercio interno o externo de granos.
- 2º. Establecer los tipos fijos que correspondan a la producción de granos en las diversas zonas de la República y determinar los límites de dichas zonas.
- 3º. Determinar las condiciones en que se verifica el transporte de granos: requisitos que deben llenar los vagones de ferrocarril, caminos de transporte y las bodegas de los buques, para que los cargamentos lleguen en condiciones a su destino.
- 4º. Constatar durante el viaje los cargamentos que se efectúan para el exterior, examinando la humedad, temperatura y acondicionamiento de bodegas.
- 5º. Controlar en los puertos de destino, el estado en que llegan los granos, verificando su estado y calidad.
- 6º. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la ley de granos y elevadores, como asimismo de las demás disposiciones que expida el P.E.
- 7º. Controlar y autorizar el funcionamiento de todos los aparatos de peso específico, de graduación, de humedad, de análisis de cuerpos extraños, máquinas seleccionadoras y balanzas que se utilicen en la producción y comercio de granos.
- 8º. Resolver, en última instancia, todas las divergencias referentes a las constancias de los certificados y a las calificaciones de los granos efectuadas por los encargados de los elevadores de campaña.

99. Organizar en la República y en el exterior una propaganda sobre los diversos granos del país y las medidas dispuestas por la ley.
10. Efectuar las investigaciones necesarias a fin de conocer las necesidades y características de los mercados consumidores
11. Publicar diariamente todas las informaciones de interés público sobre la producción y comercio de granos en los mercados internos y externos.

La ley contiene luego numerosas disposiciones donde se señalan normas detalladas para determinar la forma y manera como han de llevarse a la práctica algunas de las funciones que acabamos de enumerar.

Nos referiremos sintéticamente a las principales de ellas:

a) Fijación de tipos y zonas.

La Comisión debe fijar los tipos de granos producidos en cada zona, cuyas variedades, cuerpos extraños, color, estado sanitario, peso específico, humedad, etc. se agruparán por grados o números.

Se estableció una obligación para los dueños, empresarios o encargados de trilladoras, cosechadoras y desgranadoras, de enviar por correo a la Comisión dos muestras por variedad de productos.

La Comisión formará muestras de cada tipo y grado de grano y los hará conocer a las entidades del exterior y del interior del país que intervengan en la comercialización.

Los tipos y grados oficiales fijados son los únicos que se cotizarán en las bolsas y mercados de cereales y a ellos deben referirse los certificados, las cotizaciones oficiales de pizarra y las operaciones de ventas al exterior.

b) Certificados.

La Comisión expedirá, al propietario del grano que lo solicite, un certificado del producto cosechado o depositado, en el cual hará constar el tipo, grado y demás especificaciones para facilitar su comercialización.

Los elevadores locales, a su vez, otorgarán al propietario del grano un certificado provisional de los granos que reciban, en el cual constarán las mismas características que figurarán en el

certificado acordado por la Comisión, y además la cantidad depositada.

Dichos certificados provisionales luego serán canjeados por certificados definitivos que, previa inspección oficial, extenderá la Comisión.

Los cargamentos que se exportan serán inspeccionados por la Comisión, quien les extenderá un certificado de exportación, que será entregado al propietario del grano y en el cual se hará constar: nombre del exportador, puerto de destino, tonelaje embarcado, clase, zona, tipo y grado del grano.

Los certificados provisorios y definitivos de los granos que reciben los elevadores, harán fe de las cantidades y tipos a que se refieren; serán legalmente transferibles, por simples endosos y acreditarán en favor del poseedor la propiedad de los granos almacenados (Art. 13).

El elevador deberá entregar el grano que se indica en el certificado a su presentación y devolución, correspondiendo a la Comisión establecer la forma de pago de los derechos, responsabilidad del elevador, tiempo y lugar de entrega.

Igualmente se autoriza a la Comisión a establecer la obligatoriedad de los certificados por zonas, si lo juzga conveniente, teniendo en cuenta la organización de la red de elevadores y las condiciones en general de la comercialización.

c) Comercio de Granos:

Establece el art. 16 de la Ley 12.253 que toda persona que se dedique en forma habitual al comercio de granos (interno o externo), deberá inscribirse en un registro que llevará la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, determinándose que sin llenar dicho requisito no podrán realizar transacciones en las bolsas y mercados, ni obtener permisos de embarques de las autoridades aduaneras, para efectuar exportaciones.

Hasta tanto funcione la red de elevadores, esas personas que deseen efectuar embarques de granos al exterior, están obligados a hacerlo bajo el contralor de funcionarios de la Comisión, quienes sacarán tres muestras lacradas, del término medio del producto embarcado y harán una declaración que suscribirán junto con el exportador

indicando en ella: nombre del exportador, puerto de destino, tonelaje embarcado, clase, zona, tipo y grado del grano.

Se autoriza a la Comisión para que, en cualquier momento, ordene la inspección y toma de muestras de granos que se carguen para la exportación en cualquier puerto de la República.

El artículo 21 determina una fiscalización general de la C.N.G.E. sobre todas las entidades que intervienen en el comercio de granos, al establecer que el P.R., sin el asesoramiento del citado organismo reglamentará las condiciones en que podrían realizarse las transacciones sobre granos y el funcionamiento de los mercados a término, bolsas y cámaras de cereales, a cuyo efecto los declara de jurisdicción nacional.

d) Fomento de la genética.

Bajo este título la Ley 12,253 contiene una serie de disposiciones que se refieren a los criaderos, instituciones privadas o particulares que se dediquen al comercio de semillas, las que quedan también bajo la fiscalización del Ministerio de Agricultura.

Todas las nuevas variedades de granos que se usaren, como asimismo la producción de los semilleros, venta para semilla, etc., son vigiladas y estudiadas por dicho Ministerio y éste informa a la C.N.G.E., que a su vez, contribuye con fondos propios para financiar en parte a esas investigaciones.

e) Recursos de la Comisión.

Para atender el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de Granos y Elevadores, la Comisión tendría los siguientes recursos:

- 1º. Una contribución hasta de un centavo por quintal de grano exportado, la que debe ser abonada por el exportador.
- 2º. El producido de las inspecciones, derechos y multas que surgen de las infracciones a dicha ley o sus reglamentos.

3. Modificaciones de la Ley N° 12.253 a las disposiciones de la Ley N° 11.742.

Como se dijo anteriormente, al tratarse la Ley de Granos, después de un amplio debate, la Cámara de Diputados, resolvió de acuerdo con el criterio sustentado por el despacio en minoría de la Comisión de Legislación Agraria, aprobar el Art. 32 que establece que la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tendría las atribuciones que por el Art. 7º de la Ley 11.742, correspondían a la Dirección Nacional de Elevadores.

Concordante con esta resolución, se resolvió la derogación de los artículos 3º, 4º y 5º de la Ley 11.742.

En consecuencia, en virtud de la Ley N° 12.253, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, quedó creada como organismo autónomo con amplísimas funciones para organizar y controlar la producción y el comercio de granos y además, atender todo lo relacionado con la construcción y administración de los elevadores de granos, es decir, se logró por medio de la Ley de Granos y Elevadores, reunir en una sola entidad oficial, todas las funciones necesarias para poderse llevar a cabo un plan orgánico y racional para encarar la defensa de los cuantiosos intereses nacionales vinculados a los problemas del agro argentino.

SEGUNDA PARTE

LA REB NACIONAL DE ELEVADORES

Capítulo I

LA COMISION ASESORA PARA LA CONSTRUCCION DE LA RED NACIONAL DE ELEVADORES.

1. Creación y funciones. 2. Informe de la Comisión Asesora. 3. Consideraciones sobre el informe de la Comisión Asesora.-

-oOo-

1. Creación y Funciones.

Fromulgada la Ley de Elevadores, N° 11.742, el 7 de octubre de 1933, correspondía al P.E. dar cumplimiento a sus disposiciones.

La primera medida importante adoptada a ese efecto por el Gobierno, fué la designación de una Comisión que tendría a su cargo realizar los estudios previos al cumplimiento de dicha ley, sobre construcción de una red general de elevadores de granos que la misma encarga en su artículo 2° al P.E., mediante el concurso de personas y técnicas especializados de reconocida capacidad y experiencia.

Por Decreto N° 35.460, del 26 de enero de 1934, se designó a los señores ingenieros Agustín Mercau, José Repossini, Manuel Castello, don Domingo Minetti y don Pedro Lacau, para que, constituidos en Comisión bajo la presidencia del Ministro de Agricultura, asesorasen al P.E. sobre los siguientes aspectos de la red de elevadores:

- 1º. Ubicación, tipo y capacidad de los elevadores a construirse de acuerdo a la Ley 11.742, teniendo en cuenta las vías de comunicación, puertos y las necesidades actuales y futuras de la producción en las distintas zonas del país.
- 2º. Confección de planos de la red de elevadores y las especificaciones del pliego de condiciones de la licitación.

Para facilitar el cumplimiento de esta Comisión, se dispuso que las distintas reparticiones de la Administración Nacional le facilitarían todas las informaciones y datos que aquélla requiriese, pudiendo asimismo, recurrir con el mismo

mo fin, a las empresas e instituciones particulares.

Habiendo más tarde, renunciado el Sr. Pedro Lucas como miembro de la Comisión, fué reemplazado por el Sr. Eduardo Grimoldi (Decreto N° 42.968 del 8 de junio de 1934).

2. Informe de la Comisión Asesora.

La Comisión Especial designada por el Poder Ejecutivo por Decreto N° 35.786 del 26 de enero de 1934, con el objeto de que le asesorara para el cumplimiento de la ley 11.742, con fecha 6 de diciembre de 1935 elevó al Ministro de Agricultura, su informe con el resultado de sus estudios, estableciendo las conclusiones a que había arribado, los planos y proyectos de las obras cuya construcción aconsejaba al gobierno, conjuntamente con la documentación necesaria para su licitación, especificaciones, pliego de condiciones, etc., y los antecedentes utilizados para su labor(1).

Para cada una de las obras proyectadas, la Comisión determinó su ubicación, tipo y capacidad, teniendo en cuenta las vías de comunicación, los puertos y las necesidades del momento y futuras de la producción en sus zonas respectivas, como lo exige la ley N° 11.742.

Con ese objeto, la Comisión reunió una gran cantidad de antecedentes, datos estadísticos ferroviarios y portuarios, indispensables para un análisis detenido de las características de las zonas agrícolas y su relación con los medios de transporte internos y fluviales a los puertos de embarque.

Este trabajo constituyó un aporte de gran valor en la solución del problema nacional de los elevadores de granos, pues sus importantes estudios y conclusiones han sido la base para la construcción y organización de la red de elevadores de granos del país, habiendo el Poder Ejecutivo aprobado el citado informe por Decreto N° 74.033 de

(1) Este informe fué publicado por el Ministerio de Agricultura: "Construcción de una red de elevadores de granos". Buenos Aires, diciembre, 1935.

fecna 27 de diciembre de 1935.

Por considerarlo indispensable para el estudio de la formación de la red de elevadores oficiales, comentaremos a continuación distintos puntos del informe preparado por la Comisión Asesora para el cumplimiento de la Ley 11.742 y la Nº 12.253, que acababa de dictarse en octubre de 1935.

I. Cometido de la Comisión.

La Comisión Asesora para la construcción de la red nacional de elevadores, inmediatamente de constituirse, lo que se verificó el 20 de febrero del año 1934, organizó su plan de trabajo para reunir los elementos de estudio y estadísticas necesarios para el asesoramiento que debía producir sobre:

- a) Ubicación, tipo y capacidad de los elevadores a construirse, teniendo en cuenta las vías de comunicación, puertos, y las necesidades presentes y futuras de la producción de las distintas zonas del país.
- b) Confección de planos generales y de detalle de la red de elevadores locales y terminales, bases de licitación y especificaciones generales y técnicas.
- c) Estudio de las tarifas, de modo que el promedio de los elevadores a construirse costee el servicio del capital, gastos de explotación, conservación y renovación.

Para cumplimentar su objeto, la Comisión recurrió a la compilación de estadísticas portuarias y ferroviarias existentes en organismos oficiales, efectuó encuestas solicitando la opinión sobre las cuestiones que debía resolver, a las entidades, empresas o personas, que tenían vinculación con esas materias, como las empresas ferroviarias y portuarias, Bolsas de comercio y de cereales, exportadores, asociaciones de cooperativas, etc.

Además, se contó con la colaboración de varios profesionales argentinos y técnicos extranjeros, que aportaron su propia experiencia en obras análogas ya construidas.

El Ministerio de Agricultura contrató en el extranjero a dos técnicos especializados, los señores Frederick Riddell y Bernard A. Culpeper, para que contribuyeran con los miembros de la Comisión, al

estudio de los problemas que le fuera confiado.

II. Conceptos a que obedecen el plan y las obras propuestas. Elevadores locales y terminales. Soluciones propuestas y conclusiones generales relativas a las mismas.

La Comisión consideraba que la conveniencia de la ejecución de una red de elevadores de granos no dependía, ni debía medirse por la mera eficacia técnica o constructora de las diferentes obras que la constituyen. Ella depende fundamentalmente, de los resultados económicos que a su favor puedan obtenerse en relación al fin esencial que se tenga en vista, que en este caso era el de acrecentar los escasos beneficios que recibían los agricultores por su trabajo.

Es decir, que son en definitiva, las construcciones económicas las que deben decidir sobre la conveniencia del proyecto de las obras a construirse.

La construcción de los elevadores se justificaría, cuando ellos pudieran traducir una reducción efectiva y real de los gastos de producción y movimiento de la cosecha; a ese efecto correspondía examinar cuáles serían los beneficios que podrían derivarse de la ejecución de las obras, y cuál sería la influencia que tendrían sobre dichos gastos

Esos beneficios, estarían constituidos en primer término, por el menor costo de los servicios en uso que fueran sustituidos por los elevadores que podrían llamarse beneficios directos, y en segundo término por aquéllos que se señalan como de orden indirecto y que derivarían de las mayores facilidades y mejores condiciones en que podría realizarse el comercio de granos, en virtud de la mejor clasificación, tipificación, certificación, etc. de los mismos.

A fin de poder analizar con mayor claridad este aspecto fundamental de la cuestión, debe tratarse separadamente la situación de los elevadores locales de la de los elevadores terminales.

Elevadores locales.

Para los elevadores locales, de campaña o de estación, como se denominan indistintamente, cuya misión esencial es la de establecer una mejor continuidad y correlación entre el transporte de los granos por camino y por ferrocarril, a favor de su depósito transitorio en

el punto de pase de un sistema al otro -estación- los beneficios que se obtienen con ellos, serían del tipo de los que hemos denominado directos, ya que estarían representados por la supresión del uso de bolsas, y por la diferencia sobre el costo por movimiento en las estaciones, menor merma, etc. Además, podrían resultar ventajas por la clasificación de los granos, aunque no siempre, pues en razón de tener pocos silos, esos depósitos sólo permitirían una separación deficiente y desfavorable para los granos de mejor calidad, lo que no ocurre cuando se usan las bolsas.

A fin de determinar concretamente los beneficios que podrían derivarse de la construcción de una red de elevadores locales, la Comisión realizó un análisis de los costos por movimiento de cereales embolsados y que se obtendría por el movimiento a granel, una vez en funcionamiento aquélla, resultando una diferencia a favor de este último sistema de \$0,035 por cada 100 kilos.

Consideró, en consecuencia, de que en esas circunstancias no había conveniencia económica, en la construcción de una red de elevadores locales, y que con ella no sería tampoco posible satisfacer las condiciones que la ley impone por su artículo 89, con respecto a las tarifas a cobrar.

No obstante ello, la Comisión estudió las condiciones^{en} que podría realizarse el proyecto, determinando los presupuestos para la construcción de los elevadores, teniendo en cuenta las clases de materiales que podrían utilizarse para los diversos tipos de elevadores, con distintas capacidades, dimensiones, número de silos, etc.

Elevadores terminales.

En cuanto a los elevadores terminales las condiciones económicas en que se presentan son más favorables, ya que por ellos puede pasar la casi totalidad de los cereales de exportación y de consumo interno, lo que permite que sus gastos sean repartidos con menor gravitación sobre las cantidades de cereales que mueven.

Puede afirmarse que, con relación a los beneficios directos que reportan, la conveniencia económica de los elevadores terminales está debidamente justificada.

En cuanto a los beneficios que llamamos indirectos, resulta

evidente que los elevadores terminales tendrían una acción francamente favorable sobre el comercio de granos en el país, representada por las mayores facilidades que ellos ofrecerían para el acceso de los productores al mercado externo, para la clasificación, limpieza, secado y tipificación de los granos, y comercialmente facilitando el crédito con la certificación y emisión de warrants, etc., que constituyen operaciones y fines que la ley ha considerado como esenciales al propiciar la construcción de la red de elevadores.

La Comisión, de acuerdo a las conclusiones de sus estudios, consideró conveniente la construcción de una red general de elevadores terminales que debía considerar las necesidades del momento y futuras de la producción de las distintas zonas del país, teniendo en cuenta las disposiciones de las leyes 11.742 y 12.253, la implantación futura en el país del movimiento de las cosechas a granel que es la finalidad más importante que se prevé al proyectarse la red, y además, la capacidad de los elevadores existentes, que alcanzaba a poco más de 500.000 toneladas, de las que se podían aprovechar a los fines de la ley, en un 80%.

La Comisión consideró que la nueva red de elevadores terminales debería tener una capacidad suficiente para servir al movimiento del 50% del saldo exportable de nuestras cosechas, estimándose así a la cantidad de 735.000 toneladas como capacidad para la red; y con respecto al 50% restante, entendió que era suficiente la utilización de la red existente, cuya capacidad de almacenaje computable sumaba 380.000 toneladas (excluido el terminal Rosario de la Corporación -cuya adquisición aconsejó- y S.A. Molinos Marineros, Buenos Aires).

Agregando a las dos cifras anteriores las ampliaciones particulares acordadas para una capacidad de 35.000 ton., se llega para la red, a la capacidad total de 1.145.000 ton. que, suponiendo una velocidad de giro igual a 10, alcanzaría para satisfacer el movimiento de una cosecha de 11.800.000 toneladas aproximadamente el término medio de las cosechas de granos.

En el siguiente cuadro se detallan los elevadores de granos terminales existentes en 1935, con indicación de su ubicación y capacidades.

Elevadores terminales existentes (1)

<u>Puertos</u>	<u>Granel</u>	<u>Bolsas</u>	<u>Total</u>
Buenos Aires.....	152.000	141.120	293.120
La Plata.....	11.500	88.000	99.500
Ing. White y Galván....	116.000	13.300	129.300
Rosario.....	173.500		173.500
Santa Fe.....	14.500	1.500	16.000
Varios.....	43.800	79.404	123.204
	<u>511.300</u>	<u>323.324</u>	<u>834.624</u>

El plan propuesto, en definitiva, por la Comisión para la nueva red de elevadores terminales a construirse, comprendiendo construcciones, maquinarias, equipos, terrenos y demás, incluso porcentajes del 3% para gastos de dirección e inspección, y 5% para imprevistos, tiene un costo total que asciende a \$ 64.154.000, con una capacidad de 734.000 toneladas.

En el cuadro siguiente se indica la forma como habrían de distribuirse -a su juicio- los elevadores terminales, su capacidad total y de almacenamiento, costo, etc.

(1) Ministerio de Agricultura. pág. 26.

ELEVADORES TERMINALES (1)

Red proyectada por la Comisión Asesorá.

Nº de orden	UBICACION	Capacidad resultante de los proyectos			Costo Total	
		Silos almacenaje		Totales *		
		Toneladas	%	Toneladas		
P R O Y E C T A D O S	1	Pto. Nvo. de la Cap.	135.000	91	148.500	10.168.700
	2	Riachuelo.....	20.000	100	20.000	2.173.800
	3	San Nicolás.....	50.000	91	55.000	4.060.800
	4	Villa Constitución..	50.000	91	55.000	5.256.800
	5	Rosario Sud.....	70.600	94	75.000	6.813.500
	6	Rosario Norte.....	44.300	88 ½	50.000	4.341.300
	7	Santa Fe.....	44.300	88 ½	50.000	4.552.600
	8	Diamante.....	15.900	85	18.700	2.579.400
	9	Concepción del Uru- guay.....	15.900	85	18.700	2.469.400
	10	La Plata.....	20.000	91	22.000	2.715.100
	11	Mar del Plata.....	19.000	86 ½	22.000	2.069.500
	12	Quequén.....	41.400	87	47.600	4.106.800
	13	Ing. White (amplia- ción).....	60.000	100	60.000	2.597.000
	14	Ing. White (anexo para camiones).....	-	-	1.600	315.300
	15	Tte. Gral. Uruburu (Zárate).....	10.000	100	10.000	1.403.000
E X I S T E N T E S	16	Rosario Norte (Cor- poración Americana Fomento Rural).....	80.000	100	80.000	3.600.000
		Rosario Norte (mejo- ras a realizar).....	-	-	-	440.000
		Elevadores proyec- tados.....	596.400	91	654.100	55.623.000
		Elevador existente..	80.000	100	80.000	4.040.000
		Totales	676.400	92	734.100	59.663.000

Dirección e inspección (3%) 1.686.000

Imprevistos (5%)..... 2.805.000

Total..... 64.154.000

(*) Incluido almacenaje en manipuleo.

(1) Ministerio de Agricultura, pág. 25.

III. Misión del sistema de elevadores de granos.

La importancia extraordinaria que tienen para la economía del país por su volumen, nuestra producción y comercio de granos, han determinado al Estado la necesidad de su intervención directa tomando a su cargo, en primer término, la explotación y construcción de un sistema de elevadores (Ley 11.742); y en segundo lugar, establecer una legislación sobre granos, tendiente a mejorar su calidad, su tipificación, condiciones de embarque, etc., todo ello para que se obtenga una mejor rítribución en los mercados consumidores (Ley 12.253).

Los sistemas de elevadores deben ser los elementos que permitan la movilización, almacenaje, acondicionamiento y embarque de esa producción, en condiciones de seguridad, rapidez y economía, desde el lugar donde se cosecha hasta los centros de consumo.

Los elevadores locales permiten transformar la manipulación en bolsas en el transporte a granel, con su correspondiente almacenaje en depósitos, galpones y planchadas, y el elevador terminal trae otras importantes facilidades, ya que en virtud de sus instalaciones, está en condiciones de resolver el acondicionamiento de granos, factor que influirá grandemente la comercialización de los mismos, pues interesa defender la buena calidad y la uniformidad de los productos ofrecidos.

Es fundamental destacar la importancia que tiene el que el servicio que prestan los elevadores sea de carácter público.

De ello se derivan las siguientes consecuencias, con respecto al funcionamiento de los elevadores.

- a) Los elevadores estarán a disposición de todos los productores que deseen utilizarlos.
- b) Las tarifas a regir deben ser justas y razonables, estando fijados por la Ley los gastos que deben considerarse para su determinación.
- c) Estarán regidos por normas legales y disposiciones reglamentarias de las autoridades competentes.

Los elevadores de servicio público que actúan bajo el contralor del Estado, no podrán efectuar mezclas ni comerciar con los granos que reciban. Su función se limitará a recibir los granos de terceros como depositarios, garantizando, una vez recibido, su peso, calidad y

entrega cuando lo soliciten sus propietarios.

El encargado del elevador local entregará al productor un certificado de depósito por los granos entregados y, sin conservar la identidad de la mercadería, despachará al elevador terminal los granos a la orden de los propietarios, si no hubieran sido ya vendidos por cuenta del mismo, cuando exista disponible el material rodante necesario.

Al recibirse los granos en el elevador terminal, serán pesados y clasificados, acondicionándose cada entrega, estrictamente de acuerdo a los correspondientes certificados de peso y clasificación; luego los encargados dispondrán su almacenaje conforme a su tipo y grado, sin mezclar los grados. En esas circunstancias, se entregará un certificado de depósito por cada cargamento recibido de conformidad al propietario del mismo. Cuando éste desee que el grano sea embarcado, deberá entregar al elevador el certificado correspondiente.

En los elevadores terminales se pierde la identidad del cereal, pero en los elevadores locales puede mantenerse si se depositan en silos especiales.

La propiedad del grano se acredita con el certificado extendido por el encargado del elevador terminal o local, siendo éste definitivo en cuanto al tipo, grado y peso. Para vender el grano el propietario puede hacerlo por simple endoso de ese documento.

IV. Funcionamiento del sistema.

El mecanismo de nuestro sistema de elevadores de acuerdo a las disposiciones legales sancionadas, funcionaría de la siguiente manera: La ley de construcción y explotación del sistema, establece que esta última estará a cargo del Estado, salvo los casos en que resuelva arrendarlos de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 7º inc. d.

Los elevadores al funcionar con carácter de servicio público, actuarán como simples instalaciones destinadas al almacenaje, manipuleo y acondicionamiento de los granos; no intervendrá en estas actividades el factor comercial. Serán depositarios de granos de terceros, se responsabilizarán por los mismos en conservarlos en las condiciones recibidas, hasta el momento en que sus dueños decidan retirarlos o venderlos.

La Comisión manifestaba en su informe: "El proceso normal que seguirán los granos desde la chacra hasta el mercado primario, en el régimen de explotación por el Estado, partiendo de la situación actual, exigirá un período intermedio de evolución, en el cual, el sistema a granel se cumplirá sólo en forma parcial, para llegar paulatinamente a su implantación integral tal cual ha sido previsto. De acuerdo con la ley y la posibilidad de ejecución, no mediando inconvenientes de orden financiero, ello demandará cuando menos, el término de cinco años" (1).

Los productores entregarán a los elevadores del Estado, el grano cosechado para su almacenamiento; el encargado del elevador que será funcionario de la C.N. de G. y E. entregará como constancia de la recepción, un certificado que indicará el tipo y grado del cereal, peso específico y demás características que fijen los reglamentos.

Al efectuarse la recepción, si existe acuerdo entre el productor y el encargado sobre la calidad del grano recibido, se extenderá el certificado definitivo, pero si no coincidieran en la clasificación dada al cereal, se tomarán muestras para someterlas al juicio de los organismos oficiales, que de acuerdo a los análisis practicados en laboratorios dictaminarán sobre las características exactas del grano. En este último caso, el depositario recibe un certificado provisional, indicando "clasificación a determinar".

Una vez efectuado el examen y conocido su resultado, se canjeará el recibo provisional por el definitivo.

El productor puede entonces, vender el cereal al acopiador local, transfiriéndole el certificado de depósito o bien, ordenar al elevador que lo despache al terminal, para venderlo allí directamente o por intermedio de consignatarios.

Aunque el productor no pida el envío del grano al terminal como los elevadores locales no permiten sino un almacenamiento provisional a breve término, pasado cierto tiempo, el cereal se mandará al terminal más próximo donde quedaría siempre a disposición de su propietario.

(1) Ministerio de Agricultura. Id. pág. 29.

Si éste no deseara venderlo porque las cotizaciones no las conceptúa favorables, con el certificado podría siempre efectuar una operación de crédito al 70 u 80 % de su valor, y esperar una oportunidad más propicia para liquidar el cereal.

Si la mercadería se envía al extranjero, deberá obtenerse un certificado de exportación que acordará la C.N. de G. y E.

V. La Ley Nº 11.742 frente a las disposiciones de las Leyes Nos. 3.908 y 8.475.

Las leyes Nos. 3.908 y 8.475, que hemos visto al tratar los antecedentes legislativos de la Ley Nº 11.742, tuvieron como finalidad facilitar y promover la construcción de elevadores particulares, para lo cual se acordaron a estas obras diversos privilegios.

Las disposiciones contenidas en aquéllas leyes no crean conflictos con el régimen de los elevadores públicos que establece la Ley Nº 11.742.

Las primeras han sido dictadas teniendo en cuenta el interés privado y esta última, el interés general.

A fin de armonizar el procedimiento de aplicación de los dos regímenes, se aconsejó que se incluyera como cláusula obligatoria de habilitación con carácter de servicio público de todo elevador particular que se construya, cuando el Ministerio de Agricultura lo requiera, sometándose a las disposiciones de la Ley 11.742. Esto facilitará el que la nueva unidad, en caso de ser necesario, se utilice para integrar la red nacional de elevadores.

Por otra parte, el Art. 14 de esta ley, autoriza, cuando las circunstancias así lo exijan, la incorporación de cualquier elevador existente a la red fiscal, mediante expropiación.

VI. Las cosechas argentinas y su transporte.

El movimiento de las cosechas se realiza en nuestro país, siguiendo las corrientes determinadas por el comercio internacional.

Debe, pues, tenerse en cuenta las corrientes que según movimientos estacionales siguen los granos hacia la exportación, a fin de

que las instalaciones proyectadas ofrezcan las facilidades que requieren dichos movimientos de nuestra producción agraria.

La Comisión consideró que no deben ser forzadas nuestras exportaciones, como tampoco exagerar el almacenaje, favoreciendo la especulación por retención.

Un asunto de interés es el que plantea la competencia entre los automotores y el ferrocarril en el transporte de las cosechas.

Los progresos técnicos operados en la industria automotriz y la construcción de caminos, han intensificado el radio de acción de los camiones, lo que indujo a la Comisión a determinar que no proyectaría construir elevadores locales a una distancia menor de 100 Km. de los puertos, por considerar que dentro de la zona correspondiente, la acción del camino ordinario aminora de tal manera la utilidad del almacenaje local, que hacía imprudente preverlo.

Esta determinación se halla justificada con un análisis del costo del transporte por caminos, a lo que se agrega las opiniones dadas por las empresas ferroviarias que fueron consultadas respecto a este problema de la competencia.

La Comisión estudió, además, el transporte ferroviario en las distancias fuera de la competencia del automotor, destacando las relaciones técnico-económicas que se crean entre las capacidades de almacenaje en estaciones y puertos, y el material rodante de los ferrocarriles.

"La existencia de un periodo intermedio -cuya duración es desconocida- durante el cual el sistema a granel será aplicado parcialmente la influencia que tendrá en el futuro el camino ordinario, el mayor rendimiento que es de esperar de las instalaciones ferroviarias y de su material rodante, son todos factores que hacen muy difícil formular apreciaciones definitivas sobre el porvenir, de manera que en principio, será conveniente continuar la explotación en las condiciones actuales, teniendo en cuenta la influencia que tendrá dicho mayor rendimiento, capaz de compensar en gran parte la imposibilidad de utilizar los vagones abiertos para el transporte a granel; hoy con bolsas se usan las plataformas y medios cajones" (1).

(1) Ministerio de Agricultura. pág. 71.

VII. Estadísticas ferroviaria y portuaria.

El capítulo 3º del informe está dedicado al estudio de las estadísticas ferroviarias y portuarias que fundamentan el juicio y conclusiones de la Comisión.

En la estadística ferroviaria se analiza el movimiento de los granos a los terminales, capacidad de transporte necesaria, aprovisionamiento y giro de vagones y además, la distribución del tráfico por empresa y por cereal, a los distintos puertos.

Determina luego las necesidades del almacenaje local frente al transporte y con relación al primero, la situación de los galpones de estaciones y elevadores existentes.

En el estudio de las estadísticas portuarias se analiza el movimiento medio anual por cereal y por puerto, fijándose los índices característicos de ese movimiento, con indicación de los máximos y mínimos por el período total.

Se determinaron las zonas de influencia por cada puerto, frente al tráfico ferroviario y régimen de tarifas; el movimiento total y promedio de cada puerto y, teniendo en cuenta las características propias de producción de cada zona, se han deducido los factores estadísticos determinantes de la capacidad de los elevadores terminales necesarios.

VIII. Elevadores de Campaña.

Para el estudio de la red de elevadores de campaña, la Comisión tuvo en consideración los proyectos anteriores sobre esa materia, que se indican:

- 1º. Plan formulado por una Comisión designada por resolución del 18 de enero de 1928, que comprendía un total de 899 elevadores de campaña con una capacidad de 2.054.000 toneladas, para atender el movimiento de 10.344.983 ton. (promedio de la cosecha de los años 1923/27) y giro 5, cuyo costo se calculaba en \$ 102.700.000 m/n. (\$50 por tonelada).
- 2º. Plan proyectado por la Comisión designada por decreto del 10 de junio de 1931, que consideraba la construcción de

616 elevadores con una capacidad total de 1.688.000 toneladas y un costo aproximado de \$ 84.440.000 m/n.

32. Proyecto de Henry Simon Ltda. S.A. del mes de mayo de 1930, que contenía un plan para un movimiento de 11.891.000 ton. contemplaba la construcción de 803 unidades con una capacidad total de 1.817.000 toneladas, cuyo costo ascendería a \$ 75.517.400 m/n. (1)

Todos estos planes, con excepción del de la firma Henry Simon Ltda -a juicio de la Comisión- no resistían el más ligero análisis, no sólo en cuanto al número de unidades a construir, sino también en cuanto a su capacidad frente a coeficientes de giro arbitrarios, planes que prescindían del tipo de construcción; aspectos fundamentales para la economía y financiación del sistema.

Afirmaba también que esos proyectos no consideraban las capacidades de almacenaje ya existentes, que representan alrededor de 6.000.000 ton. en galpones y 350.000 ton. en elevadores y graneros de estación, que continuarían utilizándose para el almacenaje en bolsas durante el período de transición que duraría muchos años antes de alcanzarse el movimiento integral a granel.

Por otra parte, esas instalaciones existentes representaban un gran esfuerzo económico realizado por las empresas ferroviarias en cumplimiento de la ley de tinglados N° 4.207, en los que habían invertido \$ 76.000.000 m/n. que el país pagaba mediante las tarifas.

Además, los galpones particulares en estaciones y desvíos, significaban un almacenaje de 1.500.000 ton. siendo su valor de unos \$ 20.000.000 m/n.

Es decir, que las construcciones para almacenaje de granos existentes al estudiarse la creación de la red nacional de elevadores, te-

(1) Informe técnico sobre un proyecto de Elevadores Nacionales. Henry Simon Ltda. S.A. Mayo 1930, Bs. Aires.

nian una capacidad total de 7.850.000 ton. con un valor aproximado de \$ 96.000.000 m/n.

Al referirse al sistema de elevadores locales, la Comisión considerando la misión que ha de cumplir, no sólo al estar totalmente construida la red sino, especialmente, durante el período de transición, de adaptación del sistema vigente al nuevo, establece que es indispensable que se mantengan a bajo costo.

Para ello estima que podrían construirse elevadores locales de 2.000 a 5.000 ton. para movimientos iguales o mayores de 10.000 a 30.000; pero para capacidades menores aconseja recurrir a un sistema de "graneros", que son instalaciones sencillas y modestas a construirse en el interior de los propios galpones de estación, como así también, otras instalaciones económicas, como ser galpones transformados en graneros-silos en mitad de su capacidad, cargadores portátiles a granel, etc.

Plan Riddell.

El Sr. Frederick Riddell, cumplimentando la función para la cual fué contratado, preparó también un plan sobre construcción de elevadores locales, propiciando una red de tipo canadiense, de unidades pequeñas y anexos independientes, con capacidad standard de 1000 toneladas.

La Comisión estudió ese plan y le hizo varias objeciones, siendo la principal, el elevado costo que tendría, pues si habiendo sido proyectado para el 50% del movimiento total del disponible, ascendía su costo a unos \$ 60.000.000 m/n., de hacerse el plan integral el gasto se elevaría a \$ 120.000.000 m/n.

IX. Soluciones contempladas por la Comisión.

Con respecto al problema de la construcción de la red de elevadores de campaña, los miembros de la Comisión, estudiaron y propusieron sus soluciones.

Solución A. Plan de la mayoría de la Comisión (Ings. José R. Repossini y Manuel F. Castello).

Este plan permitiría en una primera época, que el Estado ejer-

ciera una acción de presencia eficaz como elemento regulador en el sistema interior del comercio de granos, facilitando un almacenaje transitorio, y movilización rápida del cereal a granel.

Además, facilitaría no sólo evolucionar de la situación de esa época al sistema integral a granel, sino que también tendería al aprovechamiento máximo de las instalaciones de almacenajes existentes, sean estos elevadores, graneros o galpones; y adaptaba estos últimos para un movimiento mixto granel-bolsas que debía subsistir necesariamente por algunos años.

Los puntos principales contenidos en esta solución, eran los siguientes:

- a) Construcción de unidades de 2.000 a 5.000 ton., en lugar de recurrir a la combinación de un elevador de menor capacidad con sus anexos del tipo candiense; ello reportaría economías en la realización de las obras y luego en la administración.
- b) Contempla la construcción de graneros de estación, más económicos e igualmente eficientes por su mayor giro; y, además la transformación de los galpones existentes en galpones-graneros para recibir y almacenar a granel y en bolsas indistintamente y para cargar siempre a granel.
- c) Proyecta y aconseja la construcción de cargadores portátiles, como auxiliares del movimiento a granel de la producción y medios de aplicación inmediata mientras se resolviera en definitiva, sobre los elevadores de campaña.

El costo total de dicho plan, que comprende la construcción de 321 elevadores con una capacidad total de 621.350 ton. incluido los desvíos ferroviarios, se calculó en \$ 38.361.500 m/n.

Conclusiones de la mayoría de la Comisión.

Como resultado de sus estudios, resumiendo sus puntos de vista, la Comisión en mayoría, llegó a las siguientes conclusiones: (1)

(1) Ministerio de Agricultura. pág. 101/103.

18. La construcción de una red completa de elevadores de campaña, si bien pudiera satisfacer en mayor grado exigencias del comercio de granos frente a la Ley sancionada, es económicamente de difícil realización.
29. El esfuerzo oficial debe hacerse sentir de inmediato en la primera etapa de la ejecución del plan, en la construcción de elevadores terminales en los puertos teniendo en cuenta la capacidad de los existentes, que continuarán trabajando en la misma forma en que lo vienen haciendo, hasta tanto la explotación del nuevo sistema y la experiencia, aconsejen la mejor solución a plicar a los mismos.
39. En atención a que el art. 12 de la ley 11.742 dispone que la construcción se hará de modo tal, que un conjunto de elevadores de campaña con su correspondiente terminal, puedan entrar en funcionamiento al mismo tiempo; conviene hacer presente que de los estudios realizados se desprende que la ejecución conjunta de locales y terminales, no es una necesidad inmediata e impostergable, hecha que tampoco se considera imprescindible para la aplicación de la Ley de Granos, máxime en el período de transición.
49. Ello no obstante, "si se prescinde de considerar el factor económico en la construcción propiamente dicha y para dar cumplimiento a la ley" la construcción de los elevadores locales por el Estado podrá emprenderse en forma prudencial y limitada en una primera etapa, sólo en aquellos casos en que se lo estime necesario para crear un elemento regulador del comercio de granos, capaz de ejercer con su presencia una acción eficaz a la vez que facilite el almacenaje transitorio y la movilización rápida del cereal a granel, independizando al agricultor del acopiador o exportador, o bien en aquellas zonas en que la acción privada no se haya hecho sentir en forma alguna, como se constata especialmente al Sud y Oeste de la Provincia de Buenos Aires.
59. A tales efectos, la Comisión en mayoría, propicia

con un plan adecuado, la construcción por el Estado de elevadores locales en aquellas estaciones cuyo movimiento anual permita asegurar un giro no menor de cinco, partiendo de unidades de 2.000 ton. de capacidad mínima, es decir, en estaciones cuyo movimiento de "disponible", computada la capacidad de los galpones existentes, exceda de 10.000 ton. Construyendo unidades entre 2.000 y 5.000 ton. podrán satisfacerse las necesidades de cada zona variables con la naturaleza de la misma, haciendo el ensilaje común en celdas de 50 y 100 ton. y permitiendo a la vez el ensilaje especial que la ley no ha previsto.

6º. Para aquellas estaciones con un movimiento de disponible más reducido, menor de 10.000 ton. la Comisión estima suficiente -para la primera etapa- la construcción de "graneros" en los galpones de las estaciones, con una capacidad de ensilaje de 650 toneladas o bien la adaptación de los galpones existentes a galpones-silos, con lo cual se contaría en ellas con un almacenaje mixto a granel y en bolsa, con carguío siempre posible a granel, capaz de hacer escuela en el primer período de transición. Esta solución, especialmente recomendable para las zonas maiceras en las que se ha constatado su aplicación práctica y económica, ha sido también adaptada en forma conveniente para las zonas trigueras en los proyectos respectivos.

7º. Como implantación más elemental y para integrar el sistema se aconseja el carguío directo a granel en las estaciones de menor importancia; mediante el empleo de unidades portátiles -"cargadores"- que el Estado explotaría directamente o que podría entregar a las empresas ferroviarias para su explotación, con un cargo a determinar.

89. Hasta tanto se expida la Comisión de peritos designada por el Ministerio de Agricultura para estudiar los efectos del ensilaje sobre el maíz, no se estima conveniente generalizar el almacenamiento del mismo a granel en grandes silos locales.

La Comisión se pronuncia también por la construcción en zonas maiceras de "graneros" como los estudiados, utilizando parcialmente la capacidad hoy disponible en galpones en las estaciones ferroviarias. Aconseja seguidamente para el caso del maíz, la experimentación práctica del tipo de elevador con silo ventilados "in situ" sin excluir de esta experimentación otros, proyectados especialmente, que permiten manipuleo en espiga, desgrane, secado y ensilaje en estación.

90. La Comisión considera que los proyectos que ha formulado, en cuya redacción se han tenido en cuenta todas las condiciones técnico-económicas conducentes a las soluciones más adecuadas, son de fácil adaptación a cualquier tipificación que en definitiva se apruebe en la reglamentación de la Ley de Granos.

100. La Comisión estima que esta acción del Estado no debe ser óbice para que se estimule en lo posible la acción privada en cuanto atañe a la construcción de graneros o elevadores locales y en particular la de las cooperativas, todo ello mediante el desarrollo de planes orgánicos progresivos. Los elevadores ya construídos por estas últimas, podrían seguir funcionando como instalaciones privadas.

110. La Ley de Granos podrá ser aplicada, máxime en el período de transición, aún sin contar con una red completa de elevadores locales. Si bien ésta podría facilitar la inspección y standardización de los cereales antes de alcanzar el terminal, no es imposible llenar ambos objetivos al llegar aquéllos al mismo, una vez que haya sido uniformada la producción por zonas, como

ya lo tiene proyectado el Ministro de Agricultura.

129. La certificación prevista por la Ley de Granos Nº 12.253, deberá ser reglamentada en los términos en que la Comisión aconsejaba, siendo de advertir que los proyectos de elevadores locales formulados, consultan el espíritu de sus observaciones, tendientes a facilitar el cumplimiento de la Ley.
139. Se estima que no puede establecerse prácticamente un sistema de tipificación y clasificación por grados para cereales con su correspondiente régimen de certificación, sin la existencia previa de un plan que regule la producción de acuerdo con las características de cada zona, aplicado durante varios años, cuya creación correspondería al Ministerio de Agricultura.
149. La Comisión estima que, para la solución definitiva e integral del sistema a granel, hay que propender a establecerlo desde la chacra, por cuanto el transporte desde la estación local al terminal, tan sólo recupera en forma parcial la economía que con él puede esperarse con relación al empleo de la bolsa.

A tal efecto, se impone coadyuvar a la construcción de graneros de chacra -galpones, tinglados o silos-capaces de almacenar la producción de maíz en es, ligas o del trigo a granel, para asegurar su almacenaje y conservación a bajo costo, que a la vez permitirán hacer posible el transporte a la estación en forma regular.

159. Finalmente, la Comisión deja constancia de que lo ha preocupado la cuestión social que puede plantear la generalización de la manipulación a granel, que provocará una desocupación creciente, para cuya solución también resultaría más adecuada la realización metódica y paulatina del plan integral de elevadores, que permitirá la absorción de los brazos sobrantes por otras tareas.

Solución B. Plan de la minoría. (Ing. Agustín Mercou)

El Ing. Mercou consideró que la construcción de una red de elevadores locales entonces, no era económicamente posible, y propiciaba como solución que entendía más conveniente, a los fines de obtener una apreciable reducción sobre el costo de producción, la mejor utilización de las instalaciones existentes, galpones, tinglados, etc. y procurar su mejora, mediante el uso de cargadores mecánicos, y además introducir en las mismas las modificaciones necesarias a los fines del movimiento y carga de los cereales a granel.

Proponía que parte de los servicios que prestaran esas instalaciones tuvieran carácter público, a fin de ponerlos al alcance de todos los productores.

El plan se complementaba con un aprovisionamiento de vagones, con los que se facilitaría el movimiento y la carga directa a vagón, de indudable ventaja para el agricultor.

Sostenía el Ing. Mercou que la solución que proponía dejaba amplia libertad de acción a los particulares o asociaciones cooperativas para construir elevadores locales, lo mismo que al Estado para ejecutarlos cuando lo estimase conveniente.

X. El sistema a granel integral.

La Comisión Asesora consideró que era necesario que el sistema a granel fuera implantado con carácter integral, manifestando que la movilización y transporte a granel desde la estación ferroviaria al terminal, sólo contempló parcialmente la solución del problema, especialmente en el caso del trigo, en que necesariamente habrá de transportarse el cereal embolsado desde la chacra a la estación.

Para ello, estimaba necesario y conveniente alcanzar paulatinamente la extensión del sistema a granel llevándolo hasta la chacra misma y efectuando el transporte -también a granel- sin excepción desde la chacra hasta la estación.

Opina que la acción del Estado debería hacerse sentir en la forma más eficiente al fin propuesto, no sólo educando con sus consejos a los productores, sino también haciendo efectivo y obligatorio, en la forma que estime más conveniente, el acondicionamiento

de cereal en la chacra y su transporte económico y escalonado en las estaciones.

En esa forma se evitaría la afluencia exagerada que se produce en ciertos momentos, lo cual origina abarrotamiento en los galpones, etc., afectando el transporte y congestionando los puertos.

Sugiere la construcción en las chacras de graneros-silos, de tipo económico que podrían financiarse con los mismos créditos que el Banco de la Nación ya acordaba para la construcción de galpones y tinglados.

Resumiendo, la Comisión decía que los graneros de chacra integrando el sistema, constituirían el embalse regulador del movimiento de nuestras cosechas en beneficio de la calidad del cereal, de su conservación y economía de manipulación y de transporte.

Serían los reguladores elementales de la distribución de la mercadería, sintonizando las llegadas del cereal a los terminales en los puertos, con la afluencia del mismo a las estaciones. Esta distribución quedaría regulada al establecer obligatoriamente por la ley, la construcción de los "graneros de chacra".

XI. Elevadores regionales.

Dentro del plan de construcción de elevadores de granos se consideró las ventajas de crear para el interior, una red mixta de elevadores locales y regionales; estando ubicados estos últimos en las estaciones de concentración de una misma empresa o empalme de vías.

Esta idea fué analizada y finalmente se desechó, en mérito a las siguientes conclusiones a que arribó la Comisión:

19. La construcción de elevadores regionales interiores en nudos de concentración ferroviaria próximos a puertos, no es conveniente por estar incapacitados para desempeñar función económica alguna.
20. Si el almacenaje adicional se estima o resultase efectivamente necesario, una vez alcanzado el régimen normal del sistema previsto de transporte, manipuleo y acondicionamiento del cereal a granel, siempre resultará más conveniente y posible agregar capacidad de almacenaje adicional a los eleva-

dores construídos en los puertos, a cuyo efecto ya se han hecho en éstos las provisiones posibles.

38. Una vez implantado el nuevo sistema, muchos problemas del momento desaparecerían o serían atenuados, por lo que no era conveniente obrar conforme a ellos.
40. Consideraba, además, que era más fácil salvar una omisión que rectificar un error, por lo que aconsejó, se postergara la solución de construir elevadores regionales dentro del sistema general proyectado.

El criterio de la Comisión en materia de construcción de elevadores regionales, era coincidente con la opinión manifestada por el técnico Frederick Middell.

XII. Los terrenos de ocupación necesarios. Gestiones y bases para los convenios. Elevadores locales o de estación.

En varios proyectos anteriores referentes a construcción de elevadores de granos, se estudiaba como un aspecto fundamental el problema de la adquisición de los terrenos necesarios para ello, tratando de resolverlo en forma de favorecer esas obras.

La ley N° 3.451, que autorizaba la construcción de elevadores en los puertos, estableció que las empresas abonarían a la Nación un arrendamiento anual por cada metro cuadrado ocupado, que podría variar-se cada 5 años.

Más tarde, en la ley N° 3.908 y sus correlativas, se dispuso ocupación gratuita de terrenos por el término de cinco años, para las empresas que se acogieran a su régimen dentro de los dos primeros años fuera de dicho término, fijó un arrendamiento variable cada cinco años que no sería menor de un peso moneda nacional por metro cuadrado y por año, ni mayor de tres.

Además, autorizaban la expropiación de terrenos, declarando obras de utilidad pública a los elevadores que se construyeran.

Por su parte, a este respecto, la Ley 11.742, establece en su art. 14, que el E. S. podía adquirir, mediante compra directa o expropiar los terrenos necesarios en cualquier punto del país, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública los que fueran necesarios para la construcción de elevadores y sus dependencias.

Al ocuparse de este problema, la Comisión procuró eliminar en cuanto fuera posible, la expropiación o adquisición de terrenos, reemplazándolos por arrendamientos a bajo precio, con el fin de que las inversiones de capital no fueran muy elevadas, ya que sus intereses incidirían en los gastos de explotación.

Se hicieron consultas a las empresas ferroviarias con intervención de la Dirección General de Ferrocarriles para fijar las bases en que podrían arrendarse los terrenos necesarios para los elevadores a construir en las estaciones.

En lo referente a los terrenos de propiedad de las empresas ferroviarias, se llegó con éstas a un acuerdo, lo que era lógico puesto que la instalación de la red de elevadores en las estaciones, aseguraría a los ferrocarriles no sólo el transporte de las cosechas en mayor grado que hasta entonces, por las facilidades que aquellas instalaciones representan, sino también, por la mejor utilización del tren rodante que representa el movimiento a granel.

Más adelante nos ocuparemos de los terrenos necesarios para los elevadores terminales, que por su naturaleza, e importancia, fueron objeto de convenios especiales en cada caso.

Desvíos y galpones ferroviarios.

También se realizaron conversaciones con las empresas ferroviarias para considerar la forma en que se usarían o construirían los desvíos ferroviarios que fueran necesarios para la explotación de los elevadores de campaña.

Estas expresaron su opinión en los siguientes puntos:

- a) En el caso de ubicarse los elevadores al lado de desvíos existentes, librados al servicio público, no se pagará suma alguna por las líneas de acceso.
- b) Si la ubicación se hiciera sobre un desvío que sirva a un galpón particular y por el cual se cobran intereses al propietario de éste, dichos intereses se prorratearán entre el elevador y el galpón, en relación con el espacio ocupado.
- c) Si fuera necesario construir nuevos desvíos para el servicio de los elevadores, el Estado deberá costear su construcción.

Estas normas fueron consideradas equitativas y aceptables por la Comisión.

Debe destacarse finalmente, que la Comisión en su informe consideró de estricta justicia, dejar constancia de la buena voluntad con que las empresas ferroviarias habían acogido sus gestiones sobre los diversos asuntos que trataron.

En el cuadro que se incluye en la página siguiente, (Nº 88), figura un resumen de las superficies cubiertas -galpones de propiedad de la Empresa y particulares-, costos unitarios según datos proporcionados por la Dirección General de Ferrocarriles e importes parciales por empresas y totales. Como se observa, el capital invertido en galpones para servicio público y particulares suma \$ 95.470.385 m/n., estando representadas en ese total las empresas ferroviarias por la suma de \$ 76.483.475 m/n., valor de construcción en estado de utilización eficiente.

XIII. Elevadores terminales.

El sistema de la red de elevadores de granos, se integra con la red de elevadores locales dentro de las zonas de influencia, e de regionales interiores más o menos inmediatos a la zona de producción y con la red de elevadores terminales instalados en los lugares de concentración, que constituyen los puntos de salida de los granos para el exterior.

Cada una de estas redes tiene su función propia y es en virtud de las características que la misma tiene, que ha de encararse la construcción de las distintas unidades que las integran.

La Comisión realizó profundos estudios para encarar el problema de los elevadores terminales en el país, recurriendo al examen del sistema aplicado en el extranjero, Canadá especialmente, y al análisis de las características que presenta nuestro medio.

En la República tres son los grandes sistemas que operan el movimiento del saldo exportable de las cosechas:

- a) Sistema marítimo o sudatlántico, con puntos de concentración en los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Mar del Plata.
- b) Sistema del estuario, cuyos puertos principales son Buenos Aires y La Plata.
- c) Sistema afluente, que comprende las zonas de los puertos ultramarinos de los ríos Paraná y Uruguay (Rosario, Santa Fe,

GALPONES, SUPERFICIE CUBIERTA Y COSTO. (1)

FERROCARRIL	PROPIEDAD DE LA EMPRESA			PROPIEDAD PARTICULAR						
	Sup. m ²	Costo medio por m ² .	Costo total m\$	EN TERRENO DE LA EMPRESA			FUERA DEL CUADRO ESTACION			TROCHA
				Sup. m ² .	Costo pqr m ² .	Costo total	Sup. m ² .	Costo pqr m ² .	Costo total	
Sud.....	459.320	35	16.076.200	142.694	30	4.280.820	-	-	-	A
Oeste.....	466.010	38	17.708.380	3.802	30	114.060	34.441	30	1.033.230	N
C. Argentino	245.446	37	9.081.502	200.719	30	6.021.570	-	-	-	C
Pacifico....	281.376	42	11.817.792	22.721	30	681.630	-	-	-	H
R.P. Belgrano	74.965	35	2.623.775	12.035	30	361.050	-	-	-	A
Total....	1.527.117	-	57.307.649	381.971	-	11.459.130	34.441	-	1.033.230	
Estado.....	11.240	37	415.880	39.963	30	1.198.890	-	-	-	M
N.E. Arg.....	664	37	24.568	418	30	12.540	-	-	-	E
Entre Ríos..	27.290	38	1.037.020	17.853	30	535.590	-	-	-	D
C. Bs. Aires	30.996	35	1.084.860	4.596	30	137.880	-	-	-	IA
Total....	70.190	-	2.562.328	62.830	-	1.884.900	-	-	-	
Estado.....	40.210	56	2.251.760	30.053	30	901.590	-	-	-	A
Santa Fe....	27.363	41	1.121.863	40.854	30	1.225.620	41.260	30	1.237.800	N
C. General..	141.298	45	6.358.410	3.742	30	112.260	-	-	-	G
C. Córdoba..	35.633	45	1.603.485	35.137	30	1.054.110	-	-	-	O
T. Rosario..	-	-	-	2.609	30	78.270	-	-	-	S
Provincial..	56.236	45	2.530.620	-	-	-	-	-	-	T
Midland.....	61.052	45	2.747.340	-	-	-	-	-	-	A
Total....	361.792	-	16.613.498	112.395	-	3.371.850	41.260	-	1.237.800	
Total Gral..	1.959.099	-	76.483.475	557.196	-	16.715.880	75.701	-	2.271.030	

(1) M. de Ag., cit. pág. 136.

San Nicolás, etc.)

Los tres sistemas indicados presentan por igual las siguientes características: se encuentran cerca de las zonas productoras y el sistema de explotación es continuo, todo lo cual favorece que las tareas de concentración a los puertos de exportación se realice en forma coordinada, en las condiciones que lo permita la utilización del sistema de galpones y elevadores locales, el material rodante, y el transporte automotor, cuya gravitación se ha hecho y se hará cada vez mayor en virtud de la construcción de caminos.

La Comisión consideró que la construcción de la red de terminales era una necesidad inmediata e impostergable, ya sea por los beneficios que derivarían de su construcción frente al comercio de granos, su almacenaje, acondicionamiento y tipificación, como asimismo, por cuanto sus condiciones económicas de explotación, resultarían más favorables, ya que por ellos podría pasar gran parte del tonelaje de exportación con las ventajas que ello significa para la distribución de los gastos.

Plan de la Comisión.

Como resultado de sus estudios la Comisión elaboró un plan, con las siguientes bases:

- a) Proveer capacidad de terminales adecuadas para satisfacer las necesidades de un servicio público, dentro de un plan mínimo, integrado en una primera etapa por los elevadores existentes que continuarían funcionando como públicos o privados.
- b) Posibilidad de su realización económica y financiera dentro de las exigencias de la ley, que permitiera el establecimiento de una tarifa de cargos moderada con relación a los servicios prestados, y capaz de ser aplicada frente a los precios de los cereales.

El plan proyectado preveía una capacidad total de almacenaje de 730.000 ton. que unidas a las 450.000 ton. existentes -excluido el terminal Rosario cuya explotación se aconsejaba- suma un total de 1180.000 ton. Considerando una velocidad de giro 10, esa capacidad sería

suficiente para satisfacer un movimiento de 12.000.000 de ton. (promedio de la cosecha anual de granos)

Se calculó que sólo un 5% del saldo a exportar estaría disponible para los elevadores oficiales en una primera etapa, puesto que la capacidad existente era capaz de absorber la mitad del total exportado.

Para cumplimentar los propósitos perseguidos por la ley 11.742, la Comisión obró con prudencia, dado la cantidad de factores difíciles de ponderar en esta delicada materia, y se inclinó a favor de la economía del plan propuesto, sin recurrir, además, a la expropiación total o parcial de los elevadores existentes, que la ley autorizaba.

Este era un recurso que podría utilizarse más adelante, si se considerase oportuno, y teniendo en cuenta la forma en que se desarrollara la explotación de los elevadores oficiales.

Los proyectos tuvieron en vista la posibilidad de futuras ampliaciones del sistema, ya sea mediante la construcción de nuevas unidades o ampliando las existentes.

Del análisis efectuado por la Comisión para determinar los elevadores terminales, que correspondería construir, considerando el movimiento de cada una de las cosechas (trigo, maíz, etc.) y su distribución por zonas de influencia, llegó a determinarse para cada puerto las capacidades de almacenaje necesarias, que se indican:

Buenos Aires.....	148.500	tons.	
Buenos Aires, Riachuelo.....	20.000	tons.	
San Nicolás.....	55.000	"	
Villa Constitución.....	55.000	"	
Rosario Sud.....	75.000	"	
Rosario Norte.....	50.000	"	
Santa Fe.....	50.000	"	
C. del Uruguay.....	18.700	"	
Diamante.....	18.700	"	
La Plata.....	22.000	"	
Már del Plata.....	22.000	"	
Quequén.....	47.600	"	
Bahía Blanca.....	61.600	"	
Zárate.....	<u>10.000</u>	"	<u>654.100 tons.</u>
	Transporte		654.100 tons.

Transporte	654.100 tons.
Rosario (Corporación a expropiar).....	<u>80.000 tons.</u>
Total.....	734.100 tons.

Teniendo en cuenta esas necesidades, la Comisión determinó las características de construcción y funcionamiento de los elevadores a construir, considerando los aspectos referentes a la recepción, manipuleo, almacenaje y embarque de los granos.

Luego el informe contiene un estudio detallado de cada una de las unidades proyectadas.

Las ubicaciones fueron elegidas teniendo en cuenta la utilización de las instalaciones portuarias existentes, disponibilidades de terrenos y obras de margen construídas, las facilidades de acceso ferroviario, camiones, etc.

En los casos de puertos explotados por el Estado, estas cuestiones se resolvían en forma más simple; pero cuando los terrenos eran de propiedad privada, generalmente de sociedades o empresas ferroviarias que explotaban concesiones portuarias, debió tratarse con ellas para llegar a acuerdos sobre cuotas de arrendamiento, plazos, utilización de implantaciones existentes, demoliciones, reconstrucciones, etc.

Presupuesto del plan.

El presupuesto total del plan que comprende la construcción de 14 elevadores terminales nuevos, asciende a la suma de \$ 52.423.000 m/n., descompuesto en la siguiente forma:

a) Costo de las construcciones y anexos, incluido vías férreas y sistematización de terrenos.....	\$ 35.656.200
b) Costo de la maquinaria y equipo.....	<u>\$ 16.766.800</u>
Total.....	<u>\$ 52.423.000</u>

La capacidad de almacenaje a obtenerse con estas obras, es de 654.000 toneladas.

A la suma anterior deben agregarse \$ 3.200.000 m/n., para obras complementarias de atraque, defensas y dragados y, además, \$ 4.040.000 m/n. para la adquisición y mejoras del terminal Rosario Norte de la Corporación Americana de Fomento Rural.

Finalmente, hay que computar un 5% en concepto de imprevistos que representan \$ 2.805.000 m/n. y un 3% para gastos de inspección y movilidad, o sea, \$ 1.686.000 m/n.

Con estos agregados, el presupuesto global, se eleva a la suma total de \$ 64.154.000.

Bases de los convenios para el uso de los terrenos y explotación de los elevadores terminales.

Determinados por la Comisión los elevadores terminales a construir y su ubicación respectiva, prosiguió sus trabajos a fin de concretar o adelantar lo más posible, las gestiones necesarias para poderse disponer de los terrenos que exigirían dichas obras.

Como dijimos, dos situaciones distintas debió considerarse a este respecto:

- a) Terminales ubicados en puertos de propiedad de la Nación o de las provincias.
- b) Terminales situados en puertos explotados por concesionarios.

Se encuentran comprendidos en el primer caso, los terminales proyectados en los puertos de Buenos Aires, La Plata, Santa Fe, Diamante, Concepción del Uruguay, Quequén y Mar del Plata. Como todos estos puertos, con excepción del de Santa Fe, son nacionales para el uso de los terrenos y explotación de los elevadores, basta que el F.E. así lo disponga, tomando las medidas pertinentes por intermedio de los Ministerios de Obras Públicas y Agricultura.

Con respecto al puerto de Santa Fe, que es de propiedad provincial las gestiones a realizarse con el gobierno nacional no pueden crear dificultades.

En cuanto al puerto de Buenos Aires, donde la Comisión estimaba necesaria, teniendo en cuenta la capacidad de elevadores existentes, la construcción de dos unidades de 75.000 tons. o una de 150.000 tons., pero esta decisión estaba supeditada a la solución definitiva que tuvieran tres concesiones otorgadas a particulares; pues por los decretos del 24 de junio de 1926 y 3 de octubre de 1927

se concedieron terrenos en el Puerto de la Capital, destinados a la construcción de elevadores de granos, por el término de cuarenta años, a Bunge y Born Ltda., Luis Dreyfus y Cía, S.A., y a Luis de Ridder Ltda., respectivamente.

La Comisión formuló reparos a estas concesiones, considerando en primer término, que ellas no consultaban los intereses fiscales, pues el precio de \$3 por m² y año, no alcanzaba a cubrir los servicios de los capitales invertidos en las obras de margen y rellenos efectuados en los terrenos; además, estimó de fundamental importancia que todas esas construcciones a realizarse en la Dársena D. lo fueran de acuerdo a un plan sistemático y orgánico, en vista de una posible integración del sistema oficial de elevadores.

Como esas concesiones aún no habían tenido principio de ejecución, la Comisión solicitó la intervención de la Dirección General de Navegación y Puertos para que las obras a realizarse, se ajustaran al plan general que aprobase el P.E. y, en caso de que los concesionarios no aceptaran este criterio, procurar la revocación de las concesiones. (1)

Los elevadores terminales proyectado construir en los puertos explotados por concesionarios, son los siguientes:

- 1) Bichuelo, estación y puerto de importación y exportación de la Cía. General de Ferrocarriles.
- 2) San Nicolás, puerto concedido a la S.A. del Puerto de San Nicolás.
- 3) Villa Constitución, puerto que explota el F.C. Central Argentino.
- 4) Rosario, puerto concedido a la S.A. del Puerto del Rosario.

(1) Por Decreto Nº 106.135 del 21 de junio de 1937, dictado en Acuerdo General de Ministros, se declararon caducas las concesiones otorgadas a favor de las tres firmas mencionadas, disponiéndose que en los terrenos reservados en Dársena D. no construyera la unidad de 150.000 tons. adjudicada por acuerdo del 3 de mayo de 1937. (Decreto Nº 103.750).

- 5) Banífa Blanca -Ing. White- puerto que explota el F.C. del Sud.
- 6) Zárate, puerto que explota el F.C. Central de Buenos Aires.

Para estos casos, se ha debido convenir para cada terminal:

- a) El uso de terrenos mediante contratos de arrendamiento, y evitando su adquisición que hubiese resultado onerosa para la financiación del plan.
- b) Las condiciones de explotación del elevador, para que se cumplieran las disposiciones de la ley N° 11.742 y se respetaran los derechos de los concesionarios.

En el Dock Sud la Compañía Argentina de Warrants y Depósito poseía un elevador que explotaba con carácter de público. La Comisión no proyectó por ello ubicar en ese lugar ninguna unidad, sino que incluyó como formando parte de la red de servicio público, a dicho elevador. (1)

Con las bases de los convenios estudiados y discutidos por la Comisión, bastaba que el F.C. resolviese la construcción de la red, para que esos acuerdos se formalizaran de inmediato.

XIV. Bases de Licitación.

Conforme a lo dispuesto por el Art. 10 de la Ley N° 11.742, la construcción del sistema debería efectuarse "por licitación pública total o parcial de la red, conforme a las leyes de Contabilidad y Obras Públicas de la Nación".

La Comisión, en cumplimiento de esta disposición, estudió la forma en que se llevaría a cabo la licitación, redactando las bases y cláusulas generales, de la misma, en vista a los siguientes principios:

- 1º. Colocar en igualdad de situación a todos los concurrentes a la licitación, procurando que hubiera una competencia efectiva

(1) Por Decreto N° 23.277/44, el F.C. expropió este elevador, abonándose la suma de \$ 1.131.518,10 m/n.

entre ellos.

23. Evitar observaciones durante o después del concurso, al efectuar el análisis de las propuestas, a fin de evitar pérdidas de tiempo y el plan pudiera cumplirse dentro del plazo de cinco años fijado por la ley.

32. Obtener de los proponentes que sus propuestas se hagan de acuerdo al proyecto oficial, y se ajusten a una documentación mínima exigible, necesaria y suficiente para asegurar el éxito del llamado a licitación.

La adjudicación podría hacerse parcialmente por cada unidad, por varias o en total, independiente mente el grupo "construcciones" del de "maquinarias y equipos", pudiendo intervenir en la licitación indistintamente firmas constructoras nacionales o extranjeras.

Establecióse la contratación de las obras por precios unitarios y diversas normas para la certificación de los trabajos y provisión de maquinarias y equipos.

Respecto a la forma de pago que, de acuerdo a la Ley N° 11.742 debe hacerse en títulos (artículos 9° y 10°), la Comisión previó, también, el pago en efectivo, lo que traería una economía de un 15 a 20%.

Esta previsión se hacía, porque el propio I.E. había pensado en los fondos del margen de cambios para financiar parcialmente la red.

Se redactaron las especificaciones generales y las particulares de carácter técnico, habiéndose fijado normas precisas de cálculo para las diversas estructuras resistentes, condiciones que deberían reunir las instalaciones mecánicas y eléctricas, rendimiento, etc., todo ello en miras a poder lograr una comparación equitativa y fácil entre las diferentes propuestas que se presentasen.

XV. Explotación y tarifas.

Para estudiar el régimen de las tarifas a aplicarse en los elevadores, deben tenerse en cuenta las siguientes características que fija la Ley N° 11.742 para la explotación de la red, cuya construcción

dispone:

- 1º. La red de elevadores funcionaría como servicio público (art. 1º).
- 2º. Su explotación se hará con prescindencia de todo comercio de cereales, quedando prohibido en absoluto a las empresas que quieran hacerla, dedicarse al mismo (art. 7º, incisos d) y e) y art. 15).
- 3º. Las tarifas serán ajustadas de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y la amortización de los títulos emitidos para su construcción y funcionamiento inicial; la renovación de sus instalaciones, teniendo en cuenta la duración probable de los edificios y maquinarias; los gastos generales y la creación de un fondo de reserva (art. 8º).

De acuerdo con estas disposiciones, la explotación de los elevadores debería asegurar:

- a) La obligatoriedad de la prestación de servicios, conforme a las leyes y demás disposiciones.
- b) La prohibición de comerciar con cereales, a quienes exploten elevadores públicos.
- c) La igualdad de tratamiento a todos los usuarios que estén en igualdad de condiciones.
- d) La justicia y razonabilidad de los reglamentos de la explotación.
- e) La justicia y razonabilidad de las tarifas a aplicar a los distintos servicios, las que deberán ajustarse a lo dispuesto por el art. 8º de la ley 11.742.

Las tarifas frente a la Ley de Elevadores y a los Elevadores privados que funcionen como públicos.

La Comisión consideraba que el ideal para la fijación de las tarifas sería lograr la mayor unidad posible a todas las zonas, pero lógicamente eso es muy difícil por la cantidad de factores que intervienen en cada zona (producción, costo de explotación, giro de la unidad, etc.), por ello lo que deberá procurarse es que ellas sean justas y razonables.

Con respecto a los elevadores terminales, las dificultades para lograr uniformidad en las tarifas son mayores por el hecho de que los mismos pueden encontrarse en muy distintas situaciones, considerando quién los construye y quién los explota.

Considera, a este respecto, la Comisión, que será posible llegar paulatinamente a la uniformidad de tarifas, o bien, estableciéndolas rectamente en base a una explotación media.

Con referencia a los elevadores locales, estima que el servicio financiero que interviene en la formación de las tarifas, incide en un 35 %, aconsejando se suprima total o parcialmente el cargo del servicio financiero. De acuerdo con ese criterio, el P.E. ya había solicitado al Congreso, la financiación de esas obras con fondos disponibles provenientes de beneficios de cambio.

Hechos extensivos tales beneficios a la red de terminales -dice la Comisión- habría que considerar por separado la situación en que quedarían los elevadores de propiedad privada explotados como servicio público, ya que ellos no podrían vivir ni legal ni prácticamente, con tarifas diferentes a las oficiales. En tal caso, sería necesario descargar a los usuarios el servicio del capital, el cual, como si se tratara de elevadores fiscales, deberá atenderse por el Estado directamente, a menos que se afronte -lisa y llanamente- la expropiación de los existentes para tratar toda la red como estadual y con normas idénticas.

Costos de explotación y tarifas.

En el análisis de los costos de explotación y tarifas para cada uno de los sistemas de elevadores locales y terminales, los gastos se clasificaron en seis grandes grupos:

- 1) Servicio financiero.
- 2) Gastos de personal.
- 3) Gastos de consumo.
- 4) Gastos de conservación.
- 5) Gastos de renovación.
- 6) Gastos varios.

Los gastos 2, 3, 4 y 5, se han clasificado en dos sub-grupos: uno incluye los de carácter permanente (gastos indirectos) y el otro los gastos directos, que son función del tonelaje movido. En los Gastos Varios quedan incluidos los seguros de las construcciones, maquinarias y equipos, así también el valor de las mercaderías almacenadas y los imprevistos.

En estos gastos, son factores determinantes por un lado el costo de la construcción y equipos, y por el otro, su utilización como elemento de movilización y almacenaje, es decir, la cantidad de movimiento de que será capaz el sistema, y en consecuencia cada uno de sus elementos, lo que se llama giro del elevador.

A este respecto, la Comisión deja perfectamente aclarada la influencia e importancia que tiene cada uno de estos dos factores para los distintos tipos de elevadores proyectados, habiendo estudiado el sistema de locales para el giro 3, que define prudencialmente como giro financiero (es el que debería adoptarse al estudiar la financiación del sistema para ponerse en las condiciones menos favorables), y para giro 5 como giro económico, (el que haría posible la aplicación del sistema de locales en forma limitada). En cuanto al giro 10, marca un máximo que sólo puede ser alcanzado con los graneros y en las zonas maiceras, definiendo por esto un costo de explotación mínimo.

Del análisis de los gastos que la Comisión hizo con toda amplitud, llega a determinar para los elevadores locales -elevadores y graneros- las siguientes tarifas:

TARIFA Cada 100 Egrs.	ELEVADORES						GRANEROS			
	Cap. 2.000 Ton.		Cap. 5.000 Ton.				Cap. 650 Ton.	Cap. 1.750 Ton.		
	3	5	10	3	5	10	10	15	5	10
(Incluido servicio primario)	0,41	0,26	0,15	0,26	0,18	0,11	0,18	0,13	0,18	0,11
(Excluido servicio financiero)	0,25	0,17	0,11	0,16	0,12	0,08	0,13	0,10	0,13	0,08

Los "cargadores" de estación a granel -instalación portátil para la recepción y carga a granel directa previa pesada en playa de estación-permitirán con una amortización del equipo en cinco años, fijar tarifas mínimas de \$ 0,045 m/n. por cada 100 Kgs. para el movimiento anual por cada instalación de 5.000 toneladas, que aumentarán a \$ 0,065 m/n. si el mismo se reduce a 3.000 tons.

Para los elevadores terminales, se llegó a las siguientes tarifas, para unidades de la capacidad de 50.000 toneladas.

Recepción de bolsas	Cada 100 Kgs.	Giro 8	Giro 10
		\$ 0,177 m/n.	\$ 0,152 m/n.
Recepción a granel	" " "	" 0,161 "	" 0,136 "

Es decir, una tarifa media de \$ 1,50 m/n. por tonelada, incluido servicio financiero.

Concluye la Comisión diciendo que es éste el sistema que es capaz de financiarse a sí mismo, en las siguientes bases: embarque directo un 25% del tonelaje movido y el resto manipulado desde silos, previa pesada y en la hipótesis de efectuar limpieza con las diversas maquinarias solamente en un 30% de la recepción y embolsando un 5% de la cantidad embarcada. Almacenaje mínimo de 25 días, promedio para el 55% de la capacidad disponible en cada terminal.

El informe se elevó al P.E., conjuntamente con numerosas planillas y anexos adjuntos; se agregó la documentación original, que traducía todas las gestiones y trámites realizados por la Comisión y, por separado, se acompañó en diez carpetas, toda la documentación gráfica estadística y los planos de los proyectos detallados para los 14 terminales y red de elevadores locales.

Por último, en otros cinco legajos separados, figuraban las especificaciones técnicas de detalle para construcciones en general y construcciones especializadas.

3. Consideraciones sobre el informe de la Comisión Asesora.

El estudio realizado por la Comisión Asesora fué un trabajo valioso hecho con abundante documentación y espíritu investigador, pudiendo ser considerado como el esfuerzo más serio emprendido hasta entonces para encarar la solución de los distintos problemas que se refieren a los elevadores y depósitos de granos, como elementos necesarios para guardar y movilizar nuestra producción agraria.

Esa labor mereció elogiosos comentarios de parte de los hombres especializados en estas cuestiones.

El Dr. Miguel Angel Cárcano, siendo Ministro de Agricultura, en un discurso pronunciado el 30 de enero de 1936, en la Bolsa de Comercio de Rosario sobre "La Red Argentina de Elevadores", refiriéndose a dicho trabajo, expresaba: (1) "Atribuyo un valor fundamental al estudio previo del sistema, lo más minucioso y perfecto que pueda hacerse. "Este estudio ha demostrado que era indispensable realizarlo".

"Existía una cantidad de problemas técnicos y económicos que no estaban resueltos. En realidad no se había hecho en el país un estudio "completo, sobre elevadores".

Entrando a considerar la solución propuesta por la Comisión Asesora, dice el Dr. Cárcano: "Las características de nuestra red derivan especialmente de los siguientes factores:

"a) Escalonamiento en la producción de las cosechas y su presentación en zonas de monocultura y mixtas. b) Los tres grandes graneros, tipo argentino, es un sistema mixto limitado al sistema local de elevadores galpones, silos criollos, cargadores populares, sistemas de salida de los cereales para el exterior: el fluvial, Río de la Plata y Atlántico, con puertos permanentemente accesibles al comercio. c) La distancia media del transporte, reducido a 250 Kms. de los centros productores al embarque. d) La influencia de los ferrocarriles en el movimiento y el creciente incremento del elemento automotor que está representado ya en 1/6, y cuya progresión aún no puede preverse. A estas características debemos agregar la existencia de elevadores particulares y depósitos locales, y la propia

(1) M.A. Cárcano: "Realidad de una política" Buenos Aires, pág. 11. Año 1938.

"modalidad de nuestros agricultores para producir y mover su cosecha."

"La solución propuesta contempla estos factores y propone una red adecuada, fundada en cálculos científicos ponderados, en el movimiento del "cereal disponible" en la experiencia y en la práctica de un sistema mixto limitado; que le permitirá al gobierno actuar con mayor seguridad y eficacia."

"El plan proyectado -prosigue diciendo el ex Ministro de Agricultura- es el resultado del estudio más meditado y honesto, más racional y completo que sobre este problema se ha hecho en el país. No es una red definitiva, pero es una red suficientemente útil para el movimiento "de disponible" de nuestro cereal, consultando diversos medios de transporte, los elevadores y galpones existentes.

"Con este plan tendremos la posibilidad de aplicar la ley de granos y beneficiar directamente al productor".

"Con el "sistema argentino de elevadores" se beneficiará directamente al agricultor porque moverá más rápido y económicamente su producto, recibirá un mejor precio porque lo podrá vender mejor clasificado y acondicionado, gozará de beneficios de un crédito más sistematizado y podrá también llegar directamente a los mercados de consumo. El "certificado" y la clasificación será el "bill" de independencia de la agricultura argentina contra las tendencias modernas de las combinaciones monopolistas".

Finalmente, debemos agregar que los referidos estudios fueron de una gran utilidad ya que, como veremos más adelante, sus conclusiones fueron aprobadas por el Poder Ejecutivo, quien dispuso una serie de medidas para ponerlas en ejecución.

CAPITULO II

MEASURAS DE GOBIERNO DISUELTAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Nos. 11.742 y 12.253.

Período 1935-1937.

1. Aprobación del informe de la Comisión Asesora. 2. Creación de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos. 3. Reglamentación de las funciones de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos. 4. Delimitación de las funciones entre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos. 5. Licitaciones públicas realizadas para la construcción de elevadores terminalés.

1. Aprobación del informe de la Comisión Asesora.

Decreto Nº 74.033 de fecha 27 de diciembre de 1935.

El informe presentado por la Comisión de Asesoramiento creada por Decreto Nº 35.468, al Ministro de Agricultura, con fecha 6 de diciembre de 1935, cuyo contenido hemos examinado en forma resumida, fué aprobado por el P.E. por Decreto Nº 74.033 del 27 de diciembre de dicho año.

En los extensos considerandos de este decreto se demuestra que el P.E. comparte los puntos de vista de la Comisión y en cuanto a la red de elevadores locales se pronuncia en favor del temperamento propuesto por la mayoría de la misma.

En su parte dispositiva, el Decreto Nº 74.033, establece:

- 1º. Apruébanse en general los estudios y conclusiones á que ha llegado la Comisión Nacional de Elevadores designada por el P.E. por Decreto Nº 35.468 del 26 de enero de 1934.
- 2º. Apruébase la documentación adjunta relativa al proyecto de la red de elevadores terminalés, cuya construcción aconsejase y su presupuesto de máxima por el importe de \$ 64.154.000 m/n., como así también las Bases de Licitación, especificaciones generales y técnicas especializadas, que han de servir para licitar las mismas.
- 3º. Autorízase al Ministerio de Agricultura para proceder a licitar públicamente, en forma total o parcial, en el país y en el exterior, la construcción de la red de elevadores termina-

- les en un todo de acuerdo con la documentación que se aprueba, debiéndose dar la intervención que sea pertinente al Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo a la Ley Nº 3727.
49. Autorízase al Ministerio de Agricultura para iniciar las gestiones de adquisición, por convenio directo, o bien por expropiación de acuerdo con la Ley Nº 11.742, del terminal Rosario -F.C.C. Argentino, capacidad 30.000 toneladas- propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural, debiendo elevar oportunamente a la aprobación del P.R. la documentación pertinente. El costo de adquisición y mejoras está incluido dentro del total antes indicado.
50. El pago de las obras a licitar y expropiación mencionada podrá efectuarse indistintamente en títulos a emitir de acuerdo con el art. 9º de la Ley Nº 111742, o bien en efectivo, a cuyo efecto las Bases de Licitación consultarán una y otra forma, debiéndose especificar en porcentajes los recargos que sufrirán los precios unitarios previstos para el pago en efectivo, en la hipótesis del pago en títulos, en cuyo caso deberá además expresarse el tipo de aceptación de los mismos, en las condiciones que la Ley indica.
60. Apruébanse las bases de los convenios acordados por la Comisión con los Gobiernos de Provincias, empresas Ferroviarias y concesionarios de obras portuarias y autorízase a la Comisión o Dirección técnica que la reemplace, a proseguir los que no estuviesen concluidos, así como para celebrar los contratos respectivos ad referendum del I.E.
74. Apruébase el plan mínimo de la Comisión en mayoría para la construcción de una red de elevadores locales, con un presupuesto de máxima de \$ 38.361.500- m/n. y autorízase al Ministerio de Agricultura a su licitación parcial y escalonada por zonas de influencia, en aquellos casos en que se estime necesario, a cuyo fin la Dirección técnica procederá de inmediato a la preparación de las bases y especificaciones correspondientes, debiéndose dar la oportuna intervención que corresponda al Ministerio de Obras Públicas.

Esta autorización comprende la construcción de elevadores

propriadamente dichos, la de graneros en galpones de estación, así como la transformación de los mismos en galpones silos. La ubicación y tipo de obra, será la aconsejada por la Comisión con las modificaciones que oportunamente se considere necesario introducir.

8º. A los efectos de lo indicado en el punto anterior, apruébanse las bases de arrendamiento de los terrenos o galpones necesarios de propiedad de las empresas ferroviarias, construcción de nuevos desvíos o ampliación de los existentes, etc., acordadas entre la Comisión y las mismas y autorizase a la primera o a la Dirección técnica que la reemplace, para celebrar los contratos correspondientes al referéndum del P.E. con la intervención que compete a la Dirección General de Ferrocarriles.

9º. Autorízase al Ministerio de Agricultura a invertir hasta la suma de \$ 750.000 m/n, previa licitación pública, en la construcción de una primera serie de 100 cargadores portátiles, como instalaciones elementales para la recepción y carguío directo a granel, de acuerdo con las directivas que informan el proyecto de la Comisión en cuanto a su tipo y condiciones de explotación.

10º. Postérgase la determinación de las tarifas que regirán en los servicios de elevadores, condiciones de explotación de los mismos, tratamiento de los elevadores privados que se exploten como públicos, arrendamiento de los elevadores del Estado, implantación del sistema a granel, etc., hasta tanto la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tome la intervención que le corresponda de acuerdo a la Ley Nº 12.253.

11º. Considérase cumplido el cometido de la Comisión asesora dentro de las finalidades de la Ley Nº 11.742. El Ministerio de Agricultura propondrá el organismo técnico que habrá de reemplazarla para llevar a cabo la licitación de las obras, estudio de propuestas y ejecución del plan hasta su total terminación, debiendo someter a la aprobación previa del P.E. el presupuesto de gastos para la misma.

2. Creación de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.
Decreto N° 75.982. (de fecha 30 de enero de 1936).

De acuerdo con lo dispuesto por el art. 11 del Decreto N° 74.033 del 27 de diciembre de 1935, por el cual se aprobaron los estudios y conclusiones a que arribara la Comisión Nacional de Elevadores de Granos, y se autorizó la licitación de las obras de conformidad a los mismos, el P.E. dictó el Decreto N° 75.982 con fecha 30 de enero de 1936, por el cual se creó un organismo que dependería directamente del Ministerio de Agricultura, denominado Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

A esta entidad que pasaba a reemplazar a la anterior Comisión Asesora, se le asignaron en virtud de este decreto, las siguientes funciones:

- a) Entender, en general, en todo lo referente a la construcción de la red de elevadores de granos creada por la Ley N° 11.742 y asesorar al P.E. y a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en lo que atañe al funcionamiento y explotación de dichas obras.
- b) Realizar los estudios complementarios para la construcción total del plan proyectado por la Comisión Nacional de Elevadores, aprobado por Decreto del 27 de diciembre de 1935.
- c) Dar término a las gestiones relativas a la adquisición, arrendamiento, o uso gratuito de los terrenos destinados a las nuevas instalaciones; a la utilización de las obras existentes para su explotación conjunta o separada; a la utilización o adaptación de los galpones ferroviarios o portuarios; a la utilización, reforma o construcción de desvíos ferroviarios, y cuantas sean indispensables para la ejecución de dicho plan.
- d) Formalizar los convenios correspondientes, "ad-referéndum" del P.E., con los gobiernos de provincia, empresas portuarias y ferroviarias particulares.
- e) Proyectar para su ejecución por licitación pública conjunta o escalonada, las obras portuarias o ferroviarias de carácter complementario, que requiera la red de elevadores a construirse.

- f) Intervenir en las adquisiciones de elevadores de granos existentes, sea por compra directa o expropiación de conformidad a lo dispuesto por el art. 14 de la Ley N^o 11.742, y proyectar las ampliaciones y mejoras necesarias para que los mismos satisfagan las directivas del plan que se ejecuta.
- g) Licitatar las obras a que se hace referencia en los incisos que preceden, de conformidad a las autorizaciones que acuerda el I.E., y de acuerdo con la documentación que el mismo apruebe.
- h) Atender durante el período de prelicitación toda consulta que se le formule respecto a las bases de licitación o especificaciones generales y técnicas.
- i) Estudiar las propuestas presentadas, informando al I.E. respecto a la conveniencia de las mismas o aconsejando su rechazo.
- j) Celebrar los contratos de obra pública, en un todo de acuerdo a la documentación aprobada, "ad-referéndum" del I.E.
- k) Aprobar los planos de detalle para la construcción de los edificios y anexos, provisión e instalación de las maquinarias y equipos e instalaciones auxiliares.
- l) Autorizar por sí la ejecución de obras complementarias, accidentales, o no previstas en los presupuestos hasta la concurrencia de las sumas asignadas en los mismos a tal efecto o solicitar la autorización pertinente al I.E. en el caso de obras nuevas.
- m) Fiscalizar el cumplimiento de los contratos de obras, inspeccionar las mismas, verificar las liquidaciones y extender los certificados correspondientes, elevando dichos documentos al Ministerio de Agricultura, para su aprobación y trámite de pago.
- n) Recibir las obras una vez terminadas, provisional y definitivamente, realizando los ensayos y pruebas que sean necesarios, a cuyo fin labrará las actas, inventarios y demás documentos de práctica.
- o) Proyectar y ejecutar las obras que deban realizarse por Administración.
- p) Administrar la inversión de los fondos que se destinen para sus gastos.

La Dirección de Construcción de Elevadores de Granos de acuerdo al

art. 4º. del Decreto Nº 75.982, debía hacer entrega a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, con la previa autorización del F.E. de las obras que se reciban provisionalmente, ejerciendo sobre ellas las facultades conferidas por ese decreto, hasta su recepción definitiva.

Por su parte, la Dirección de Construcción recibiría de dicha Comisión Nacional la información que le fuera necesaria para que el plan de obras se ajustase a las exigencias de la Ley Nº 12.253.

3. Reglamentación de las funciones de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

Decreto Nº 82.217 del 11 de mayo de 1936.

Por Decreto Nº 82.217 dictado en Acuerdo de Ministros el 11 de mayo de 1936, el F.E. dispuso que el funcionamiento de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, creada por Decreto Nº 75.982 de fecha 30 de enero del mismo año, debía considerarse a partir desde el 1º de dicho mes, en cuanto se refería a los empleados transferidos de la ex-Comisión Nacional de Elevadores de Granos y gastos originados desde el comienzo de dicho ejercicio.

Estableció, asimismo, que la Dirección de Construcción funcionaría como entidad autárquica, bajo el contralor directo de la Contaduría General de la Nación, debiendo librarse por conducto del Departamento de Agricultura las órdenes respectivas a efectos de que la Tesorería General de la Nación le entregue los fondos de que disponga para sus actividades, con cargo de rendir cuenta trimestralmente y en forma directa a la citada Contaduría General, por las inversiones que realice.

Finalmente, el decreto de referencia establecía normas sobre designaciones, del personal y recursos, para los que se fijó un máximo de \$ 500.000 m/n. para el ejercicio, con imputación a la Ley Nº 11.742.

4. Delimitación de las funciones entre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

Decreto Nº 99.700 de fecha 15 de febrero de 1937.

Con el objeto de establecer en forma precisa, la delimitación de funciones entre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 34 de la Ley N° 12.253, en lo referente a la habilitación de nuevos elevadores por empresas particulares y contralor de los ya existentes, el P.E. dictó con fecha 15 de febrero de 1937, el Decreto N° 99.700.

La situación que existía antes de la sanción de este decreto, era la siguiente:

- a) El art. 7° de la Ley N° 11.742, otorgaba a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, entre otras facultades, la de fijar las normas de funcionamiento de los elevadores y autorizar el establecimiento de nuevos elevadores locales y terminales. Luego, el art. 32° de la Ley N° 12.253, dispuso que la Comisión Nacional de Granos y Elevadores "tendrá las atribuciones que por el art. 7° de la Ley N° 11.742, correspondían a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos".
- b) De conformidad con lo dispuesto en el Decreto N° 75.982 del 30 de enero de 1936, incumbía a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, entender en todo lo referente a la ejecución de la red de elevadores de granos, creada por la Ley N° 11.742 y asesorar al P.E. y a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en lo atinente al funcionamiento y explotación de dichas obras.

En consecuencia, los asuntos relacionados con la habilitación de elevadores de granos o modificación de las instalaciones existentes con anterioridad a la sanción de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253, debían ser resueltos por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Por estas razones, el Decreto N° 99.700 que se refirió a esta cuestión, a fin de dejar bien establecida la función de cada uno de estos organismos, dispuso:

- 1º. Corresponde a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, intervenir en todos los asuntos relacionados con la construcción de nuevos elevadores de granos o modificación de los

elevadores y contralor de los ya existentes.

29. Corresponde a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, la función de asesoramiento a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores a requerimiento de ésta, en todos los asuntos a que se refiere el punto anterior.

5. Licitaciones Públicas realizadas para la construcción de Elevadores Terminales. (1)

De acuerdo con las atribuciones que le fueron conferidas por el Decreto Nº 74.033 del 27 de diciembre de 1935, la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, procedió al llamado por licitación pública para la construcción de los elevadores terminales previstos.

Las licitaciones efectuadas fueron tres y abarcaron cada una un grupo de elevadores y conforme con las conclusiones del estudio hecho por la referida Repartición, las entidades que participaron en las mismas -importantes empresas constructoras y fábricas proveedoras de maquinarias del país y europeas-, cotizaron separadamente los renglones "Construcciones" y "Maquinarias".

Las obras licitadas fueron adjudicadas a las firmas y por los importes que se indican en la planilla siguiente:

(1) SCHULTE, Ernesto A., Ing., "Granos y elevadores en la República Argentina". Rosario, 1947. Pág. 30/32.

ADJUDICACION DE CONSTRUCCIONES Y DE MAQUINARIAS, EN SU INSTALACIONES ELECTRICAS DE LOS ELEVADORES

DE GRANOS Y MINERALES

Nº de orden	ELEVADOR	Capacidad en toneladas	A) CONSTRUCCIONES		F) MAQUINARIAS, TIPO Y E INSTALACIONES ELECTRICAS		Importe total en m/n
			Empresa contratista	Importe en m/n	Fabrica proveedora	Importe en m/n	
<u>Primer grupo</u>							
1	Puerto Nuevo-Cap.Fed.	148.500	Cia. General de Obras Públicas "GEOPT"	4.857.544,34	Mig, Kuhlensbau und Industrie A.O. y Amme, G. Seckey Konegen S.R.L.	5.681.189,65	10.538.733,99
2	Quequén	47.600	Acevedo y Shaw S.A. y E. Kinbaum y Cia.	2.003.341,41	Henry Simon Ltda. S.A.	2.571.716,00	4.575.057,41
3	Rosario Norte	50.000	Soc. des Grands Travaux de Marseille y Puma Argentina S.A. de C. y C.	2.161.498,18	Mig, M.I.A.G. y A.G. y K.S. de R.L.	2.396.258,36	4.557.756,54
4	Rosario Sud	76.000	Soc. G.T. de M. y R. Argent. S.A. de C. R. y M.	5.044.798,34	Henry Simon Ltda. S.A.	3.423.977,50	8.468.775,84
5	Villa Constitución	54.000	Christiani y Nielsen	2.457.368,50	Henry Simon Ltda. S.A.	2.755.964,00	5.213.332,50
6	Ingeniero White	61.600	Polledo Hnos. y Cia.	1.744.502,74	Henry Simon Ltda. S.A.	870.785,00	2.615.287,74
				18.269.053,51		17.699.890,51	35.968.944,02
<u>Segundo grupo</u>							
7	Santa Fé	50.000	Acevedo y Shaw S.A. y E. Kinbaum y Cia.	2.649.035,70	Cereal Machine C° Ltd.	2.509.626,32	5.158.662,02
8	Riechuelo-Cap. Fed.	20.000	Polledo Hnos. y Cia.	1.584.358,21	Fuhler Hnos.	1.052.655,57	2.637.013,78
9	Diamante	18.700	S.O.T. de M. y Puma Arg. S.A. de O.P. y M.	1.659.153,15	Mig, MIAG y A.G. y K.S. de R.L.	1.318.688,22	2.977.841,37
10	Concepción del Uruguay	18.700	Kulville y Cia. Ltda.	1.379.695,22	Mig, M.I.A.G. y A.G. y K.S. de R.L.	1.351.618,59	2.731.313,81
11	La Plata	22.000	Christiani y Nielson	1.432.881,80	Cereal Machine C° Ltd.	1.538.205,49	2.971.087,29
				8.705.124,08		7.770.794,19	16.475.918,27
<u>Tercer grupo</u>							
12	Ingeniero Nicolás del Plata	54.000	"Ferrobeton" S.A. Ital.	2.441.506,25	Fuhler Hnos.	2.811.070,20	5.252.576,45
	Rate	22.000	Acevedo y Shaw S.A. y E. Kinbaum y Cia.	7.268.248,83	Cereal Machine C° Ltd.	1.394.503,10	2.658.751,93
				755,08			
<u>AL</u>				<u>643.100</u>	<u>30</u>	<u>932,67</u>	
					<u>TOTAL</u>	<u>4.205.573,30</u>	<u>7.911.328,38</u>
						<u>29.676.258,00</u>	<u>60.356.190,67</u>

El primer grupo, corresponde a las licitaciones 1 a 6 realizadas el día 20 de octubre de 1936, que fueron aprobadas y las obras adjudicadas a las empresas indicadas por Decreto Nº 103.758 del P.E. de fecha 3 de mayo de 1937. El monto de "Construcciones" del elevador Rosario Sud previsto en m.n. 4.171.355,44 se amplió en m.n. 875.442,90 por Decreto Nº 48.397 del 29 de noviembre de 1939, con motivo del cambio de ubicación de este elevador, alcanzando a un total de m.n. 5.044.798, 34.

Los elevadores del segundo grupo comprende las licitaciones 7 a 11 que fueron realizadas el 18 de marzo de 1937, siendo aprobadas y las obras adjudicadas a las empresas indicadas por Decreto Nº 125,200 del P.E. del 10 de febrero de 1938, excluyendo la de "Construcciones" del elevador de Concepción del Uruguay. Estas fueron licitadas nuevamente el 15 de julio de 1938 aconsejándose su adjudicación a la empresa Bulville y Cía. Ltda. en m.n. 1.379.695,22, pero esta nueva licitación fué anulada por Decreto Nº 111.238 del 31 de diciembre de 1941, autorizándose un nuevo llamado en base a las "Disposiciones de Emergencia" vigentes.

En cuanto a las licitaciones del tercer grupo, Números 12 a 14, fueron realizadas el 3 de setiembre de 1937, siendo aprobadas y las obras de los elevadores de San Nicolás y Mar del Plata adjudicadas a las empresas indicadas por Decreto Nº 126.191 del P.E. del 1º de febrero de 1938.

De todas las adjudicaciones a que nos hemos referido, el Poder Ejecutivo sólo aprobó los contratos referentes a los elevadores terminales de Puerto Nuevo, Quequén, Rosario Sud, Villa Constitución, Ingeniero White, Santa Fe y Diamante, según se detalla en el cuadro siguiente:

Elevador	Contratos	Decretos de aprobación				Decretos de resolución	
		Construcciones		Maquinarias		Maquinarias	
		Nº	Fecha	Nº	Fecha	Nº	Fecha
Pto. Nuevo	Primero	123.564	15-1-38	113.319	1-9-37	135.523	24-12-42
Pto. Nuevo	Segundo (1)	25.530	9-9-44				
Quequén	Primero	118.451	9-11-37	125.387	12-2-38		
Rosario Sud	"	113.322	1-9-37	"	"		
V. Constitución	"	113.321	"	"	"		
Ing. White	"	113.323	"	"	"		
Santa Fe	"	41.098	22-9-39	41.099	22-9-39	5.322	6-3-45
Diamante	Primero	110.238	31-12-41				
Santa Fe	Segundo (2)	30.633	15-11-44				

El elevador de Puerto Nuevo, cuya construcción fué interrumpida el 30 de junio de 1931, se reinició al aprobar el P.E. nuevo contrato de prosecución de las obras en setiembre de 1944, y el elevador que se construía en Santa Fe, paralizado el 30 de junio de 1942, se prosiguió por una disposición del 15 de noviembre de 1944.

(1) Por \$ 3.139.355,96 m/n, de obras a ejecutar.

(2) Por \$ 3.415.333,32 m/n., de obras a ejecutar y además \$ 769.278,25 m/n., por aumentos de costo, trabajos ejecutados con precios convenidos posteriormente e indemnización correspondiente al primer contrato.

En cuanto a los contratos para las maquinarias de estos dos elevadores en construcción, como no pudieron cumplirse a raíz de las dificultades creadas por el conflicto mundial, fueron rescindidos por el Poder Ejecutivo y se encuentran pendientes para ser licitados nuevamente.

La construcción del elevador Diamante cuyo contrato fué aprobado por el P.E. el 31 de diciembre de 1941, todavía no ha sido iniciada, pues la empresa manifestó la imposibilidad de mantener los precios que había propuesto al presentarse a la licitación.

Respecto a los restantes elevadores terminales tampoco han sido terminados hasta la fecha, como consecuencia de ^{la falta de} materiales y maquinarias.

CAPITULO IIILA ACCIÓN OFICIAL CUMPLIDA POR LOS ORGANISMOS DEL ESTADO:Comisión Nacional de Granos y Elevadores y Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

1. Actividades de la C.N.G.E. en el período agosto 1936 a diciembre 1937.
2. Labor desarrollada por la C.N.G.E. durante el año 1938.
3. Labor cumplida por la C.N.G.E. durante el año 1939.
4. Expropiación del elevador terminal de Rosario Norte y quince elevadores locales.
5. Labor realizada por la C.N.G.E. en el año 1940.
6. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional.
7. Plan de obras e inversiones Año 1941.
8. Elevador de granos del Puerto de Buenos Aires, Dique II.
9. Actuaciones de la C.N.G.E. durante el año 1941.
10. Tareas desarrolladas por la C.N.G.E. durante el año 1942.
11. Medidas dispuestas por el Poder Ejecutivo Nacional.
12. Trabajos cumplidos por la C.N.G.E. en el año 1943.
13. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional.

-----ooOoo-----

1. Actividades de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en el período agosto 1936 a diciembre 1937. Creación y constitución.

La Ley N° 12.255, del 5 de octubre de 1935, que dispuso la creación de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, establece en su art. 32, que este organismo tendrá todas las atribuciones que por el art. 79 de la Ley N° 11.742; correspondían a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos. La Comisión quedó constituida el 4 de agosto de 1936.

Habiendo sido sancionada la Ley N° 11.742 con dos años de anterioridad a la N° 12.253, al constituirse la Comisión, como hemos visto oportunamente, el P.E. ya había puesto en movimiento la primera ley, es decir, designado la Comisión Asesora que debía estudiar el plan de elevadores oficiales a construirse y aprobado por Decreto del 27 de diciembre de 1935, el plan presentado por la misma.

Por estos motivos, la Comisión no tuvo ninguna intervención en el planeamiento de la red de elevadores oficiales; además, la fiscalización de la construcción de los elevadores, por el Decreto N°

75.982 del 30 de enero de 1936, había sido confiada a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos dependiente del Ministerio de Agricultura, no teniendo la Comisión ninguna intervención en las construcciones.

Pero al dictarse el Decreto N.º 99.700 del 15 de febrero de 1937, que delimitó las funciones entre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, quedó claramente establecido que correspondía a la Comisión "intervenir en todos los asuntos relacionados con la construcción de nuevos elevadores de granos o modificación de los elevadores y contralor de los ya existentes", y además, que la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos asesoraría a la Comisión a requerimiento de ésta.

Con este Decreto, la Comisión inició legalmente sus actividades en la aplicación de la ley 11.742 y le fueron pasados numerosos expedientes que se encontraban en el Ministerio de Agricultura, referentes a solicitudes de construcción de elevadores-graneros y algunas a elevadores terminales.

Interpretación legal del inc. a) art. 7º, Ley 11.742.

Al entrar al estudio de las solicitudes de construcción de elevadores, la Comisión se encontró ante una seria situación legal, proveniente de la estricta interpretación del inc. e) art. 7º de la Ley 11.742, que establece la facultad de: "Autorizar la construcción de elevadores locales y terminales, teniendo en cuenta los intereses de la zona y los generales y siempre que funcionen como servicio público, sólo almacenen granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, y reglamentos que expida."

De acuerdo con esta disposición, los nuevos elevadores deberían funcionar como "servicio público"; y la casi totalidad de las solicitudes eran para construir elevadores "privados", por lo que en rigor, debían ser rechazadas.

Por otra parte, el inc. d del art. 7º, exigía que los elevadores que se arrendaran a las cooperativas debían funcionar como de "servicio público".

La Comisión consideró que había un inconveniente insalvable por el momento, para que los elevadores actuaran como "públicos",

cual era el de no existir aún una standardización de los granos que les permitiera perder su individualidad en el manipuleo a granel.

En virtud de esta y otras razones de orden económico, la Comisión se dirigió al P.E. con fecha 9 de marzo de 1937, proponiéndole autorizar la construcción de elevadores privados, siempre que se demuestre su conveniencia local o terminal, y no resten giro a los elevadores oficiales proyectados y con la condición de que se transformen de servicio público cuando la Comisión así lo disponga. Los elevadores arrendados por la Comisión a las cooperativas, también funcionarían como "privados", hasta tanto la Comisión no dispusiese otra cosa. De ese modo no se cerraría la puerta a ninguna resolución futura, no se paralizaría la construcción de los elevadores útiles, mientras la Comisión procede a la standárdización y realiza los ensayos necesarios en algunos elevadores locales y terminales. (1)

Esta cuestión quedó resuelta definitivamente por Decreto N° 25.063 de fecha 28 de febrero de 1939, que aceptó el criterio de la C.N.G.E.

Contralor de Movimiento en Elevadores de Servicio Público.

A fin de cumplir las obligaciones que le imponían la ley 11.742 y el Decreto 99.700 en el contralor de los elevadores de servicio público, la Comisión dictó la Resolución N° 53 en agosto de 1937, disponiendo que todos esos elevadores deberían remitirle quincenalmente, debidamente llenadas, cinco planillas que ella misma suministraba. Por medio de ellas se procuraba conocer en su verdadero volumen, el total de los granos manipulados por los elevadores de servicio público en funcionamiento, estudiar la forma en que ese grano llega a los mismos, los medios de que se sirven para su transporte a los puertos, las distintas manipulaciones a que se les somete en el período anterior o posterior a su almacenamiento en silo y otros informes vinculados con estas cuestiones.

(1) Memoria de la C.N.G.E. correspondiente al primer período 4 de agosto de 1936 al 31 de diciembre de 1937, pág. 118.

Los elevadores que la Comisión consideró como de servicio público y que fueron comprendidos en la resolución anterior, eran los siguientes:

Puerto de Buenos Aires:

Cía. Warrants y Depósitos (Dock Sud)

Ferrocarril Central Argentino: Elevador en Puerto Madero (Dique III).

Molinos Marineros Río de la Plata (Dique III).

Elevadores, Depósitos y Graneros "Ceres" (Dique III).

Puerto Galván (Bahía Blanca):

Ferrocarril del Sud: Elevadores 1, 2, 3 y 4.

Puerto Ing. White (Bahía Blanca):

Ferrocarril del Sud: Elevadores 1, 2 y 3.

Puerto San Pedro:

Eduardo Depietri.

Puerto San Nicolás:

Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás (Sección 1a., 3a., 6a., y 7a.)

Puerto Rosario:

Sociedad Anónima Puerto de Rosario.

Corporación Americana de Fomento Rural

Ferrocarril Central Argentino: elevadores Sanday y Davis.

Contralor permanente de los elevadores de granos privados y de servicio público.

Por Resolución N° 72 la Comisión dispuso que se efectuaría el control permanente de los elevadores que ella creyera conveniente, por medio de inspectores destacados en los mismos; debiendo los concesionarios proporcionar a éstos las comodidades necesarias para el normal desempeño de sus funciones.

Esta inspección se estimaba indispensable para poder constatar-se si se cumplían las medidas dispuestas por las autoridades en esta materia, como por ejemplo las resoluciones Res. 31 y 32 de la Comisión que prohibían ciertas mezclas que estimaban perjudiciales para la calidad de los granos.

2. Labor desarrollada por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durante el año 1938. Funcionamiento de un elevador de servicio público. Primer ensayo efectuado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Uno de los propósitos fundamentales de la Ley N° 12.253 era la implantación de standards permanentes y rígidos que permitieran el manipuleo a granel con pérdida de identidad del grano y la expedición de certificados oficiales de tipo y grado.

Para poder llevar a la práctica este propósito, la Comisión necesitaba disponer de uno o varios elevadores. Como los que estaban destinados a ella se hallaban todavía en construcción, resolvió recurrir a uno de los existentes para ensayar el sistema que debía aplicar.

Con ese propósito la Comisión acudió a la Compañía Argentina de Elevadores, Recepciones y Embarques, arrendataria del elevador de la S.A. Puerto del Rosario, la que se prestó a facilitar sus instalaciones, sin cargo alguno.

Los aspectos principales del plan a realizar, eran los siguientes:

- a) El ensayo se haría lo más parecido posible al futuro funcionamiento de los elevadores oficiales en construcción. En primer término, como servicio público, limitando la Comisión su intervención a la tipificación, gradación y expedición de certificados y corriendo la C.A.D.E.R.E.S.A. con todo lo referente a la recepción, manipuleo, almacenaje y entrega.
- b) Ni la C.N.C.E. ni la C.A.D.E.R.E.S.A. efectuarían operaciones de compra-venta por su cuenta o la de terceros.
- c) Los trigos se dividirían en los mismos "tipos" de las bases vigentes.
- d) Para los "grados" se creaban cuatro, con sus especificaciones correspondientes.
- e) El certificado sería válido por 120 días.
- f) Para el trigo llegado por ferrocarril, la C.A.D.E.R.E.S.A. abonaría los fletes correspondientes, que se cobrarían al retiro de la mercadería.
- g) La C.A.D.E.R.E.S.A. emitiría los certificados con la constancia del peso del grano recibido y en los mismos la C.N.C.E.

se anotaría la zona, tipo y grado correspondientes.

h) Las tarifas establecidas fueron sumamente módicas, pues para trigo a granel, importaban por recepción, entrega y 15 días de almacenaje, \$ 0,11 por quintal.

i) A los compradores la C.N.C.E. les entregaría análisis industriales por cada 200 toneladas.

Fueron muy interesantes los antecedentes y conclusiones que se obtuvieron de este ensayo en el elevador de Rosario, por lo que se resolvió practicar otro nuevo en las mismas condiciones y en el mismo elevador, con la cosecha 1938-39.

Debe destacarse, además, que era la primera vez que se efectuaba en la América del Sud un experimento de esta naturaleza, sobre funcionamiento de un elevador de servicio público, con trigo tipificado, pérdida de identidad del grano y expedición de certificados negociables. (1)

Medidas adoptadas por la C.N.C.E. durante el año 1938, en materia de elevadores de granos.

Además de los ensayos de tipificación y explotación de elevadores bajo el sistema de servicio público, la Comisión encaró durante el año 1938, el estudio de numerosos problemas que servirían de antecedente para el funcionamiento de la futura red oficial aún en construcción y de la cual debería hacerse cargo oportunamente.

Autorizaciones para construir, modificar o ampliar elevadores y anexos.

Por el Decreto N° 13.807, dictado el 5 de octubre de 1938, se estableció la intervención que tendrían en el estudio de las solici-

(1) De la nota de elevación al H. Congreso de la Memoria de la C.N.C.E. correspondiente al año 1938.

tudes para construir, modificar o ampliar elevadores de granos, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, las Direcciones, General de Ferrocarriles, General de Navegación y Puertos y Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, como asimismo la forma en que los interesados debían presentarlas.

Este decreto, que había sido proyectado por la Comisión, centralizaba el trámite de las solicitudes en este organismo, el que, previos informes de las Direcciones General de Ferrocarriles o General de Navegación y Puertos, según se tratase de obras a ser construídas dentro del terreno de estaciones ferroviarias o de puertos y de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, concede o deniega la autorización correspondiente.

Para hacer frente a los gastos que originaba el estudio de las solicitudes, se estableció un derecho del 1 1/2 % sobre el presupuesto total de las obras, resolución que luego se modificó, reduciendo al 1% el derecho, cuando se refería a elevadores locales. Las cooperativas de productores estaban eximidas del pago de estos derechos.

Este, sin perjuicio, de los derechos que correspondían percibir a las Direcciones Generales de Ferrocarriles o de Navegación y Puertos según los casos, de acuerdo al Decreto Nº 13.807 (Art. 3º)

Conforme a lo dispuesto por el art. 11º del referido decreto, los expedientes de autorización de elevadores ya concedidos o denegados o que se encontraban en trámite en las distintas reparticiones oficiales, fueron pasados a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Ensayo de explotación de elevador local en Tancacha, Córdoba (F.C.C.A.) Cosecha 1938/39.

Con el objeto de estudiar el régimen que debería aplicarse en la explotación de la red oficial en construcción, la Comisión, siguiendo sus ensayos, inició una experiencia de explotación por el Estado de elevador de servicio público, con standardización del grano y emisión de certificados, de acuerdo a la Ley Nº 12.253.

El propósito que se perseguía era el de aplicar el "standard facultativo" creado por la Comisión, en un elevador "local" y en un "terminal" y "local" combinados, a fin de poder formarse un juicio

definitivo sobre el funcionamiento integral del sistema.

Para esto, se arrendó al Banco de la Nación Argentina el elevador de Tancacha, provincia de Córdoba (F.C.C.A.), con capacidad de almacenaje para 6.200 tons.

Con fecha 2 de noviembre de 1938, la Comisión, después de realizar detenidos estudios, dictó la Resolución N° 119, que establece las condiciones en que se realizaría la experiencia.

- a) La recepción y clasificación de los trigos se hace aplicando el "standard facultativo" instituido por la Comisión.
- b) Contra entrega del trigo que se tipifica, la Comisión emite certificado de depósito, en los que consta el peso efectivo, la zona y el tipo y grado del cereal recibido.
- c) Dichos certificados pueden descontarse en el Banco de la Nación, y son válidos hasta los 120 días de la fecha de su emisión.
- d) La Comisión, además, otorga certificados por mercadería cargada en vagón completo precintado por ella, para cantidades no menores de 200 tons., en los cuales se hace constar la calidad del grano.
- e) El tenedor del certificado de depósito y tipo y grado, contra su presentación, acompañado del correspondiente talón y ambos debidamente endosados, puede solicitar la entrega de la cantidad, tipo y grado de mercadería consignados en él, cobrando entonces la Comisión, o el Elevador, todos los gastos devengados por la mercadería tipificada.
- f) También puede, el tenedor de estos certificados, solicitar la transferencia del grano al elevador Terminal que la C.A. D.E.R.E.S.A. explota en el puerto de Rosario, la cual se efectuará siempre que hubiese capacidad disponible en dicho elevador y previo pago de los gastos incurridos en el elevador local y descuento de la norma correspondiente.
- g) Para reunir antecedentes sobre los gastos que se irrogan en estos trabajos, la Comisión estableció unas planillas para recoger una serie de datos de carácter económico referentes a los gastos de personal y funcionamiento de las instalaciones.

El día 22 de diciembre de 1938 comenzó la recepción del trigo en el Elevador Tancacha.

Compra por la Junta Reguladora de Granos del trigo certificado en los elevadores de Rosario y Tancacha.

La Comisión solicitó y obtuvo del Ministerio de Agricultura que se dispusiese la compra, por parte de la Junta Reguladora de Granos, de trigo certificado en los elevadores de Rosario y Tancacha, pagando una prima sobre el precio básico del trigo no certificado establecido por Decreto del P.E. para la cosecha 1938/39.

La prima solicitada se fundaba en que se trataba de trigos seleccionados, tipificados y graduados, por lo que ofrecían garantías de calidad.

A tal efecto, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 19.117 de fecha 13 de diciembre de 1938, que dispuso que la Junta Reguladora de Granos, adquiriese la cantidad de hasta 100.000 tons. de trigo certificado por la Comisión en los elevadores de la S.A. Puerto de Rosario y Tancacha, con determinadas primas, en concepto de calidad, sobre los precios básicos oficiales.

Sistema de tarificación para elevadores de servicio público.

La importancia del régimen de tarifas a aplicarse en un sistema de elevadores de servicio público, es tan fundamental que, puede decirse, de él depende, el éxito o fracaso de la explotación que se realice.

Es por ello que la Comisión encaró el estudio del Sistema de Tarificación para Elevadores de Servicio Público, haciéndolo con un doble objetivo:

- a) Establecer un procedimiento para la imputación más racional de los gastos, con vistas a la equidad tarifaria y a facilitar el reajuste periódico de los precios; y
- b) Obtener un sistema de estadísticas y control que permita automáticamente el análisis de la explotación.

Según dispone el art. 8º de la Ley Nº 11.742: "Las tarifas serán ajustadas de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y la amortización de los títulos emitidos para su construcción y funcionamiento inicial; la renovación de instalaciones, teniendo en cuenta la duración probable de los edificios y maquinarias, los gastos generales, y la creación de un fondo de reserva. Se separarán en cuentas especiales los fondos para el pago del servicio de los títulos, los fondos de renovación y los de reserva, no pudiendo, bajo responsabilidad personal de los directores, emplearse para otros fines".

Es evidente, y así se ha interpretado por la Comisión, que el principio de uniformidad que, como aspiración superior se ha querido establecer, según surge de la disposición legal anteriormente transcrita, no significa ni podría significar igualdad numérica, igualdad absoluta, sino una conveniente y equitativa igualdad de criterio en la fijación y aplicación de las tarifas en los distintos casos individuales.

Resulta indispensable, dado las características tan diversas que presentan nuestras zonas agrícolas, que se ajusten en forma equitativa las tarifas de los elevadores de cada lugar a las condiciones y particularidades de cada uno de ellos, pero en forma de aplicar un criterio idéntico para todos.

Como vimos al tratar el informe de la Comisión asesora para la construcción de la red, ella entendía que "el principio de justicia y razonabilidad que regulará la fijación de las tarifas permitirá prescindir de la igualdad absoluta de las tasas de idénticos servicios para diversos lugares".

Los gastos a realizar en la explotación de un elevador y que constituyen los elementos que deben considerarse para la fijación de la tarifa, pueden agruparse de la siguiente manera:

- a) Gastos de personal.
- b) " " consumo.
- c) " " conservación.
- d) " " renovación.
- e) " " servicio financiero.
- f) " " varios.

En estos gastos, los factores determinantes son:

1º. El costo de la construcción y equipos.

29. Su utilización como elemento de movilización y almacenaje, es decir, la cantidad de movimiento de que será capaz el elevador, (giro del elevador).

A su vez, a este segundo factor, lo determinan otros que están constituidos por las características del lugar en que se desarrollan las actividades del elevador.

Por este motivo, para la fijación de las tarifas en cada lugar, será condición previa la determinación más exacta posible de la parte que tendrá en ellas cada uno de los rubros que integran el costo del servicio en ese punto del territorio y la influencia que sobre las mismas pudiera ejercer cualquier modificación ulterior de esos rubros. Para llegar a esa determinación, es necesario estudiar detenidamente todas las distintas operaciones que constituyen el movimiento del elevador.

Este análisis fué realizado por la Comisión, "a fin de llegar a establecer un sistema de tarificación común a todos los elevadores, sistema basado en índices representativos de los diversos factores que intervienen y que permitirá el control permanente de las tarifas en sus resultados y su reajuste anual en forma casi automática." (1)

El plan formulado para llevar a cabo este estudio sobre tarificaciones, comprende:

- a) Gastos directos.
- b) " indirectos.
- c) Tarificación.
- d) Estadísticas y control de la explotación.

Con respecto a los gastos directos que intervienen en el costo de explotación, se llegó a las siguientes conclusiones: (2)

19. En un elevador, los gastos de explotación directamente ocasionados por las operaciones que en él se realizan y cuyo

(1) Publicación N° 35 de la C.N.G.E. "Sistema de tarifas para elevadores de granos de servicio público.-Los gastos directos en el costo de explotación de los elevadores terminales". Bs.Aires. 1939. Pág. 14.

(2) Id., pág. 93.

monto es determinado por las características de cada una de ellas, alcanzan aproximadamente, el 30 % del costo total de explotación, originado por la unidad movida.

29. Es, sin embargo, en estos gastos directos donde se ha de reflejar la marca de la explotación desde el punto de vista económico.
39. Es indudable que si el giro del elevador se redujera notablemente, estos gastos directos muy poco significarían ante la proporción que tomaría el costo por servicio financiero y gastos generales, ya que estos dos rubros, rígido uno y semirígido el otro, no ofrecen una posibilidad de ajuste tan amplia como la de los gastos directos.
49. Es evidente que las variaciones del giro del elevador obedecen, en la casi totalidad de los casos, a motivos que escapan al control de la administración del mismo, lo que hace imposible a dicha administración la mejora del costo o el ajuste de los resultados, cuando la deficiencia de éstos es producida por el escaso tonelaje manipulado.
59. Por el contrario, si el giro del elevador se mantiene normal, es en los gastos directos en los que podrá originarse cualquier eventual encarecimiento de la explotación.
69. Finalmente, se llegó a concretar en fórmulas los diversos factores que determinan el costo directo de cada operación, en función de dos variables. Las características de cada instalación y del sistema de trabajo vigente son representados en esas fórmulas por las constantes, cuyos valores será necesario determinar nuevamente cuando se modificaran aquellas características.

En el estudio de los gastos indirectos que intervienen en el costo de explotación de los elevadores de granos, se determinó el sistema más conveniente para atender el servicio financiero y a la constitución de los fondos de renovación y de reserva, ajustándose a dos condiciones fundamentales:

- 1º. Cumplimiento estricto de lo preceptuado por la Ley 11.742 al determinar los factores que deben incluirse en la formulación de las tarifas medias.
- 2º. Determinación de sistemas financieros que permitan conciliar, en la práctica, aquel cumplimiento con la condición indispensable de máxima modicidad en las tasas.

Estas dos condiciones pueden lograrse, pues el art. 8º de la Ley 11.742 se limita a exigir que sea el promedio de los elevadores el que costee la explotación. Esto da al sistema tarifario la suficiente elasticidad para adaptarse a situaciones particulares de elevadores que no pueden contribuir a costear sus gastos de movimiento.

Lo importante es que los ingresos totales de la red de elevadores cubran los gastos totales, incluido servicio financiero, fondos de renovación y reserva. Siendo así, se pueden establecer en casos especiales, tarifas que tengan el carácter de tasas de fomento, para facilitar el desenvolvimiento de algunas unidades de la red.

Contralor de movimiento en elevadores de servicio público.

De acuerdo a la Resolución Nº 53 de la Comisión que establece el contralor de los elevadores de servicio público, puesta en vigor el 1º de noviembre de 1937, se recibieron en ese organismo las declaraciones que permitieron obtener la información considerada necesaria para poder conocer en toda su importancia el movimiento y las características que distinguen a los elevadores públicos.

Del análisis estadístico de esos informes se pudo deducir las modalidades propias y las variaciones de cada uno de esos elevadores, según la clase de grano que reciben, las condiciones de sus instalaciones, puertos en que se hallan ubicados y zona de influencia que sirven.

Se llega a la conclusión, a este respecto, que esos elevadores no prestan en realidad servicio como públicos, sino que en su mayor parte están arrendados a una o dos firmas cerealistas.

Por otra parte, la Comisión consideró que no era posible el servicio público de elevadores, sin una conveniente standardización que permita la pérdida de identidad del grano. (1)

(1) Memoria de la C.M.C.E., correspondiente al año 1938. Pág. 148.

Problemas jurídicos encajados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores con relación a distintas cuestiones planteadas por la Ley de Elevadores de Granos N.º 11.742. (1)

Facultades de la Comisión en materia de Elevadores de Granos.

La Bolsa de Comercio de Rosario formuló diversas observaciones a la intervención de la Comisión en los elevadores de granos de propiedad privada. Consideradas en conjunto plantean las siguientes cuestiones, que parece conveniente aclarar de manera definitiva, para que quede disipada toda duda.

- a) La atribución de autorizar nuevos elevadores de granos, conferida por el art. 7º, inciso e de la Ley 11.742, ¿se limita a los de servicio público, y, por consecuencia, están fuera de su alcance los que se pretenda construir para servicio privado?
- b) ¿Tiene la Comisión la atribución de intervenir en las ampliaciones y modificaciones de los elevadores de granos existentes, acordándolas o denegándolas?
- c) ¿Es legítimo el derecho de revisión de planos e inspección de obras, que la Comisión ha fijado y percibe cuando se trata de la construcción o modificación de los elevadores de granos?

Estas cuestiones fueron analizadas por la Asesoría Letrada de la Comisión, y en base a las consideraciones que se resumen, llegó a conclusiones que han quedado como definitivas.

Sobre la primera cuestión, debe tenerse en cuenta que el artículo 7º, inciso e de la Ley 11.742 establece que es atribución de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, (que luego pasó a ser de la C.N.G.A. por el Art. 32 de la Ley 12.253), "autorizar la construc-

(1) Memoria de la Asesoría Letrada de la C.N.G.A., correspondiente al año 1938. Publicación N.º 39.

ción de elevadores locales y terminales, teniendo en cuenta los intereses de la zona y los generales, y siempre que funcionen como servicio público, sólo almacenen granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos y reglamentos que expida".

Surge, pues de la letra y del espíritu, de esa disposición, que ella rige a todos los elevadores que se construyan con posterioridad a la promulgación de la ley.

Cuando el Congreso confirió la atribución mencionada dejó establecido: que las autorizaciones para construir elevadores únicamente podía concederlas la Comisión; y que no podrían hacerse construcciones de esa naturaleza sin la autorización prevista.

Precisando de esta manera, el concepto de la atribución, corresponde determinar si se limita a los elevadores de servicio público, en cuyo caso se encontrarían fuera del precepto los que se pretendiera construir para servicio privado.

Se ha querido demostrar esa última tesis con las palabras utilizadas en el mismo inciso, en cuya virtud la autorización para construir elevadores puede darse "siempre que funcionen como servicio público". A este respecto, el Asesor Letrado de la C.N.G.E. Dr. Walter Villegas (1) manifestó: "El argumento es en mi sentir, equivocado y conseqüente a un erróneo análisis del texto legal". El inciso contiene dos partes perfectamente separables y claramente expresadas. La primera "-autorizar la construcción de elevadores locales y terminales"-, contiene la atribución conferida; la segunda -el resto del inciso- establece las condiciones a que deberán sujetarse las autorizaciones. Una cosa es la atribución de autorizar, conferida en la primera parte; y otra bien distinta son las condiciones. Para que la tesis sostenida por la Bolsa de Rosario fuera exacta, la ley tendría que haber expresado: "autorizar la construcción de elevadores locales y terminales de servicio público"; es decir, haber estampado la naturaleza del elevador como calificativo de los que pudieran

(1) Memoria de la Asesoría Letrada, correspondiente al año 1938, pág.8

concederse y no como condición de funcionamiento, según figura en el texto. La redacción del inciso no admite dudas, y de ella surge, con toda claridad, que el "servicio público", es una condición de funcionamiento ("siempre que funcionen como servicio público") y no límite de la atribución conferida.

Además, esta conclusión se confirma del estudio de la discusión parlamentaria habida cuando se trató esta disposición legal.

El inciso e), del art. 7º fué concepción original de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados (despacho de fecha 27 de setiembre de 1932), y por lo tanto para conocer su espíritu debe recurrirse a las manifestaciones formuladas por los miembros de la misma hechas durante las sesiones.

El diputado Duhau que fundó el despacho de la mayoría, en la sesión del 17 de mayo de 1933, dijo a este respecto palabras concluyentes: "El punto fundamental para el productor agrario consiste en que el elevador local reciba obligatoriamente su cereal y lo coloque en el elevador terminal, en el puerto, debidamente clasificado y acondicionado, cobrándole la tarifa más baja posible, para obtener así todas las ventajas del sistema. Bajo el punto de vista de su construcción son, pues, tres las condiciones fundamentales que deben tener los elevadores: funcionar como servicio público, admitir la fijación de las tarifas a cobrar por los servicios prestados y ser ejecutados en el plazo más breve posible".

Refiriéndose a quiénes podrían construir elevadores de granos, Duhau expresaba: "Adoptado el plan, la libertad para construir sufriría así una nueva limitación. No podrán construirse más elevadores ni de otro tipo que los que el proyecto señala". "Y no hay duda, que es de toda conveniencia que así sea. La libre construcción de elevadores ha llevado al Canadá a la elevación de las tarifas máximas. La Gran Comisión, al fijarlas, ha debido tener en cuenta la situación real de los elevadores que son excesivos y su costo efectivo de funcionamiento, que aumenta a medida que la cantidad de cereal que maneja el elevador disminuye". "El Canadá ha debido contemplar en la fijación de su tarifa, la situación creada por el exceso de elevadores de granos, y ha tenido que fijarla más elevada que la que hubiera resultado si los elevadores existieran en menor número. Conviene, pues, tener los elevadores necesarios y no más que los necesarios. La ley, pues, al limitar la construcción de elevadores de granos aprovecha la expe-

riencia canadiense".

Se trataba, como se ve, de evitar que el número de elevadores excediera la capacidad adecuada requerida por un giro normal de los granos, y para ello, el único medio eficaz, era regular estadualmente la construcción, por lo cual la ley confirió a la Dirección de Elevadores la atribución, de autorizar nuevos elevadores, "teniendo en cuenta los intereses de la zona y los generales".

Esta intervención del Estado no pretendió, por cierto excluir, la acción del capital privado en esta materia, ya que en muchos casos, podían coincidir sus intereses con el interés público, por lo cual el legislador no excluyó en absoluto la posibilidad de la construcción y explotación por particulares, siempre que éstos desarrollaran su actividad dentro de los principios que rigen las concesiones de servicio público. Así surge del texto del inc. e del art. 7º de la Ley Nº 11.742, que determina que la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, podía autorizar la construcción de elevadores locales y terminales, teniendo en cuenta los intereses de la zona y generales -limitación de número-, siempre que funcionen como servicio público, sólo almacenen granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, y reglamentos que expida -limitación de tipos-.

Según esto, las condiciones que permitirían autorizar nuevos elevadores de propiedad privada, son: limitación de número y limitación de tipo; todo lo cual demuestra claramente el propósito legislativo de coartar la libertad de construcción (como medio de regulación del comercio), no permitiendo que se construyan nuevos elevadores que puedan exceder el número conveniente ni aquéllos que pretendieran funcionar en forma distinta a la del servicio público previsto y adoptado.

Deduco, en consecuencia, el Dr. Walter Villogas que (1) "no es posible sostener, ante estas manifestaciones inequívocas del miembro informante, condensadas en el texto del art. 7º inciso e, que los elevadores para servicio privado se encuentren fuera del alcance de esa disposición, cuando la inserción de ésta en la ley tuvo, cabalmente por propósito manifiesto excluir la posibilidad de la li-

(1) Memoria cit. pág. 11.

bertad de construcción y no permitir que nuevos elevadores de servicio privado pudieran afectar el desenvolvimiento de los de servicio público al restarles parte de su giro. Hubiera implicado dejar en manos del capital privado el éxito de un sistema que se adoptaba en salvaguardia de la más importante producción del país".

Reafirma más adelante, que "la Ley 11.742 ha proscripto toda construcción de nuevos elevadores de servicio privado, pudiendo únicamente instalarse elevadores, por parte de los particulares, cuando medie la previa autorización de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, que podrá concederlos siempre que no afecten el plan de conjunto, o resulten complementarios de éste, y funcionen dentro de las condiciones del referido inciso, e.

"No se ha limitado, pues, la atribución de concesión a los elevadores de servicio público, sino que, siendo absoluta esa atribución con respecto a todos los elevadores que se pretendieran construir por el capital privado con posterioridad a la sanción de la ley N° 11.742 se ha impuesto una condición al funcionamiento. De donde resulta que no es permitido construir ningún elevador que no haya sido autorizado por la autoridad concedente (hoy la C.N.C.E.), y que tales autorizaciones se encuentran condicionadas, entre otras, por la exigencia legal del funcionamiento como servicio público".

De todas estas consideraciones, se desprende que la atribución conferida por el inciso e del art. 7° de la Ley N° 11.742, de autorizar nuevos elevadores de granos, no se limita a los de servicio público, sino que debe entenderse que es extensiva a los elevadores para servicio privado que se pretenda construir, puesto que si en la construcción de elevadores no se procede de acuerdo a un plan de conjunto, corre peligro de malograrse la eficacia y economía del sistema.

Con respecto a la segunda cuestión planteada por la Bolsa de Rosario, sobre si la Comisión tiene o no la atribución de intervenir en las ampliaciones y modificaciones de los elevadores de granos existentes, acordándolas o denegándolas, debemos remitirnos nuevamente al artículo 7°, inciso e, en cuyo texto se involucra una

idea fundamental: evitar que la construcción de elevadores por el capital privado pueda afectar los intereses de la zona o los generales.

Sabemos, además, que esos intereses logran su satisfacción con la existencia del número de elevadores necesarios, pero no más de ellos.

Por lo tanto, la modificación o ampliación de ellos (que podrían equivaler prácticamente a disminución o aumento de su número total y, en todo caso, de la capacidad de movimiento que representan), podría afectar los intereses generales, que trata de impedir la disposición legal citada.

La Asesoría Letrada de la C.N.G.H. se pronunció a este respecto manifestando que: (1) "el inciso e del artículo 7º debe interpretarse en sentido amplio y que dentro de él se encuentra la facultad de la Comisión para intervenir en las modificaciones y ampliaciones cuestionadas".

Ese criterio fué el que sostuvo el Poder Ejecutivo, al establecer en el artículo 1º del decreto Nº 99.700, del 15 de febrero de 1937, que "corresponde a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores intervenir en todos los asuntos relacionados con la construcción de nuevos elevadores de granos o modificación de los elevadores y control de los ya existentes."

Finalmente, en cuanto a la legitimidad del derecho de revisión de planos e inspección de obras, que la Comisión ha fijado y percibe cuando se trata de la construcción, ampliación o modificación de los elevadores de granos, debe considerarse que por el artículo 28, inciso b de la Ley Nº 12.253, dicha entidad dispondrá de los siguientes recursos: "el producido de las inspecciones, derechos y multas por infracción a la presente ley y a sus reglamentos"; y, como no se conciben "derechos" por "infracción", resulta que se han previsto tres fuentes de recursos (aparte del contemplado en el inciso a: derechos de inspección, otros derechos y multas.)

"No pudiendo la Comisión establecer impuestos, porque es facultad privativa del Poder Legislativo, los "derechos" a que se refiere

(1) Memoria cit. pág. 15.

el inciso b tienen que considerarse como retribuciones de servicios e retribuciones de actividades desplegadas en interés particular."(1)

De acuerdo con este criterio, la Comisión fijó por Resolución Nº 83 que deberán abonar los que den lugar, con su gestión, a los trabajos especiales que realice la misma.

El P.A. por decreto Nº 13.807 del 5 de octubre de 1938, dejó claramente establecida esta facultad de percibir esos derechos. En el último considerando de esa disposición, dice: "Que corresponde a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, percibir los derechos de inspección y demás consecuentes a su actividad en el control de las obras de que se trata, que la misma fije conforme a lo dispuesto en el art. 28, inciso b, de la Ley Nº 12.253", y en el art. 3º: "Juntamente con la solicitud se acompañará una boleta de depósito en el Banco de la Nación Argentina, cuenta de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores por el importe correspondiente a los derechos de estudios de proyectos, cómputos métricos y presupuestos e inspección de las obras e instalaciones, que comprenderán los fijados por la C.N.G.E. y los establecidos por el Poder Ejecutivo para las Direcciones Generales de Ferrocarriles y de Navegación y Puertos".

Es, pues, legítimo el derecho de revisión de planos e inspección de obras que la Comisión ha fijado y percibe cuando se trata de la construcción, ampliación o modificación de elevadores de granos.

Fundamento de la facultad de concesión conferida a la C.N.G.E.

"La construcción de los elevadores de granos no plantea tan sólo problemas de ingeniería civil; los elevadores son, ante todo, elementos vinculados estrechamente a la comercialización de la producción agrícola, y tan importante como el aspecto de su seguridad y solidez, es el relativo a su capacidad y funcionamiento con re-

(1) Memoria cit., pág. 16.

lación a la producción que han de servir: La cuestión no es construir elevadores, por buenos que ellos sean en abstracto; es indispensable que los elevadores que se pretenda erigir puedan llenar cumplidamente las necesidades de la zona y los intereses generales."

(1) "La cuestión no es, pues, construir elevadores, sino construir los necesarios y nada más que los necesarios, como acertadamente sostuvo el entonces diputado Duhau. (2) y la determinación de esa exacta necesidad es de la competencia de los organismos a cuyo cargo está el estudio de la explotación agrícola, de su forma de comercialización y del ritmo en el movimiento y exportación de los granos. Para que un elevador funcione adecuadamente en el lugar donde se procura instalarlo, debe estar dotado de maquinarias apropiadas para los granos que hayan de almacenarse y manipularse en él..." (3)

"Y ha sido ese conjunto de circunstancias, lo que justifica, de manera plena, que el Congreso acordara la atribución de conceder a un organismo especializado (la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, primero; la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, después):"

(4)

Concesiones otorgadas por el Poder Ejecutivo con posterioridad a la Ley Nº 11.742.

La Asesoría Letrada en su memoria correspondiente al año 1938 plantea una importante cuestión referente a las concesiones de elevadores otorgadas por el Poder Ejecutivo en el lapso comprendido entre la sanción de la Ley Nº 11.742 (7 de octubre de 1933) y la constitución de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores (4 de agosto de 1936).

Después de citar varios antecedentes doctrinarios y analizar las

(1-) Memoria cit. pág. 17.

(2) Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 1933, T.I. p. 227.

(3) Memoria citada, pág. 18.

(4) Id. anter. pág. 19.

disposiciones legales en la parte pertinente, llega las siguientes conclusiones:

"Desde la sanción de la Ley N^o 3.451, y por virtud de la N^o 3.908 y sus sucesivas prórrogas, la concesión de esos instrumentos del comercio de granos competía al Poder Ejecutivo; hasta que la Ley N^o 11.742 del 7 de octubre de 1933, confirió la atribución de conceder a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos (art. 7^o inc.), transfiriéndola más tarde, a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores por el art. 32 de la ley N^o 12.253 de 5 de octubre de 1935".

(1) "Los actos del Poder Ejecutivo concediendo elevadores con posterioridad a la Ley N^o 11.742, han sido producidos, pues, con exceso de su competencia" (2).

"De ahí, pues, que no pueda reconocerse validez a las concesiones de elevadores otorgadas por el Poder Ejecutivo durante el intervalo comprendido entre la sanción de la Ley N^o 111742 y la constitución de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores". (3)

Concesiones de elevadores de granos. Autorización provisional para su funcionamiento como de servicio privado. Autorizaciones de carácter precario.

A raíz de haberse solicitado autorización para construir un elevador de granos que funcionaría en forma provisional como de servicio privado, la Asesoría Letrada en la Memoria citada (4) después de estudiar detenidamente esta cuestión, consideró "que se estaría dentro de la ley si se acordaran concesiones de elevadores de granos -que no afectaran a la red nacional y fueran complementarias de ésta-, con las condiciones de que funcionen como servicio público, sólo almacenen granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y

(1) Memoria cit. pág. 21.

(2) " " " 23.

(3) " " " 24.

(4) " " " 45.

a los reglamentos que ésta expida; pero permitiendo su funcionamiento como privados mientras no funcione la red del Estado o mientras la Comisión Nacional de Granos y Elevadores no lo exija, antes de su oportunidad".

Con fecha 28 de febrero de 1939, el Poder Ejecutivo dictó el decreto N° 25.093, resolviendo esta cuestión de conformidad a la tesis sustentada por la Asesoría Letrada, detallada precedentemente.

En su parte dispositiva, este decreto establece: "Art. 1°: La Comisión Nacional de Granos y Elevadores otorgará las concesiones de construcción, ampliación y modificación de elevadores de acuerdo con el régimen de la Ley 11.742 y siempre que no afecten a la red oficial. Art. 2°: Mientras no se termine la red oficial de elevadores y no se haga efectiva la standardización de los granos, la citada Comisión podría autorizar, con carácter precario, el funcionamiento de los elevadores particulares en forma privada, ajustándose a los requisitos que la misma disponga y bajo la condición expresa de que entrarán a funcionar como servicio público en la oportunidad en que aquélla lo exija".

3. Labor cumplida por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durante el año 1939. Explotación de elevadores de servicio público. Aplicación del "standard" facultativo de trigo en elevadores de servicio público.

Durante el año 1939 la Comisión Nacional de Granos y Elevadores continuó en el elevador de la S.A. Puerto del Rosario con la aplicación práctica del sistema de explotación como servicio público con pérdida de identidad del grano, ampliado con el elevador local de Tancaona (Córdoba) y actuando ambos en combinación, con lo que se lograba acumular experiencia sobre el funcionamiento integral del sistema a implantarse en el futuro.

Teniendo en cuenta que, de acuerdo al ensayo de "standardización" de trigo realizado durante el año 1938 en el elevador de Rosario, no existían mayores dificultades técnicas para la tipificación y gradación de trigos, y que la Ley 12.253 propende a la implantación de "standards" permanentes y rígidos, la Comisión decidió extender a todas las regiones cerealeras del país la

lidad de aplicar ese sistema de comercialización, dictando a ese efecto la Resolución Nº 107 por la que creó un "standard" facultativo de trigo para todas las zonas.

Con el propósito de difundir los nuevos métodos de trabajo y recoger experiencia sobre su implantación, la Comisión destacó tipificadores para que recibieran y clasificaran trigo en colaboración con las Cooperativas de Herando y Leones, ambas en la Icia. de Córdoba, y de Villaguay y Domínguez, de la Icia. de Entre Ríos.

Estos trabajos de la Comisión fueron complementados con importantes gestiones, de las que resultaron las siguientes medidas de gobierno:

- a) Por Decreto Nº 19.117 del 13 de diciembre de 1938, el Poder Ejecutivo dispuso que la Junta Reguladora de Granos comprara hasta 100.000 tons. de trigo certificado por la Comisión en los elevadores de Tancacha y Rosario.
- b) Por Resolución del Ministerio de Agricultura de fecha 3 de enero de 1939, se estableció que la Junta compraría los certificados correspondientes a dicha mercadería, a su presentación en razón de que estaba tipificada, es decir, cuya calidad era ya conocida, pagando por ellos el 100 % de su valor.
- c) Por Decreto Nº 23.236 de fecha 3 de febrero de 1939, dictado a raíz de gestiones realizadas por la Comisión ante el Ministerio de Agricultura, se dispuso que se ampliara la compra de trigo certificado a los lotes que la Comisión tipificara en los elevadores de las Cooperativas de Villaguay y Domínguez.

El conocimiento de las disposiciones citadas y de las ventajas que significaban la entrega inmediata de la mercadería, la liquidación definitiva de la operación, el pago del 100 % del valor del cereal, el sobre precio pagado y demás beneficios que se ofrecían, trajo como consecuencia una considerable afluencia de trigo a los elevadores de Rosario y Tancacha.

Se obtuvo luego otra compra por la Junta de hasta 100.000 tons. más de trigo certificado en el Elevador del Puerto de Rosario (Decreto Nº 33.678 del 24/6/1939).

Por Decreto Nº 40.656 de fecha 6 de septiembre de 1939, el

Poder Ejecutivo suprimió los precios básicos que regían para la adquisición de los granos.

Resoluciones que rigieron los trabajos de tipificación en elevadores de servicio público.

Los trabajos de tipificación en los elevadores fueron recogidos por las disposiciones de la Resolución Nº 107 que establece un "standard" facultativo de trigo para todas las zonas.

"Se le dió ese su carácter "facultativo" en atención a que el nuevo sistema entrañaba un cambio completo y brusco en los métodos de comercialización usados hasta entonces. Y por ello la Comisión prefirió antes que imponerlo como obligatorio, que los agricultores, al utilizarlo voluntariamente, vayan convenciéndose por sí mismos de su bondad, acostumbrándose por otra parte, a la novedad." (1)

Por este sistema los tipos quedaron clasificados en cinco grados con características distintas, debiendo asignarse a cada grado un precio distinto. En esta forma, al determinarse el grado, se sabe cual es el precio del cereal, sin estar sujeto luego a bonificaciones ni rebajas. En esta forma, se simplifica la comercialización.

El standard facultativo de trigo se aplicó por primera vez en el ensayo hecho en el año 1937 en el elevador Puerto del Rosario, administrado por la C.A.D.E.R.B.S.A., para la cosecha 1937/34, y posteriormente se implantó para todas las zonas del país.

Para este sistema rige la división de las cuatro zonas: Rosafé, Buenos Aires, Bahía Blanca y Entre Ríos; en cuanto a los tipos, establece los tipos duro y semiduro, para todas las zonas y considera el tipo blando tan sólo para la zona Entre Ríos.

Los cinco grados que considera este sistema, llevan las siguientes especificaciones:

(1) Comercio, tipificación y standardización de granos. Alfredo Palau Pág. 110.

GRADO Nº	Peso Hecto- lítri- co mí- nimo	Toleran- cia máxi- ma de va- riedades de otros tipos TOTAL %	Granos panza blanca Toleran- cia máxi- ma %	Tolerancia máxima de granos dañados, quebrados y cuerpos extraños, excluyendo pica- do.				Granos de carbón enteros %	
				TOTAL %	Granos da- ñados y ver- de excluyen- do picado	Granos quebra- dos y cuerpos extraños TOTAL %	Cent- teno- %		
Super	82	10	7	3	1	0,25	2	0,25	Práctica- mente li- bre.
Nº1 S	80	10	15	4	2	0,5	3	0,5	0,05
Nº2 S	78	10	30	6	3	1,0	4	1,0	0,1
Nº3 S	76	10	-	8	4	1,5	5	1,5	0,2
Nº4 S	73	10	-	10	6	2,0	6	2,0	0,3

"Una de las principales ventajas del sistema es la de permitir la explotación de la red de elevadores por el Estado, pues es posible recibir los trigos clasificados, otorgando certificados negociables, pudiendo retirar una cantidad igual cuando se quiera (exactamente del mismo valor), pero no el mismo grano (pérdida de identidad). Otra ventaja grande es la de suprimir todas las liquidaciones posteriores con la serie de bonificaciones, rebajas y reclamaciones posteriores".

"Como defecto principal se le puede atribuir la pérdida que puede soportar un productor (que no opere cooperativamente) que entregue un trigo de alto peso hectolítrico en un grado inferior por tener algún defecto; pero, por medio de las cooperativas esto se subsana" (1).

(1) Id. ant. pág. 125.

La explotación del elevador de Tancacha fué reglamentada por Resolución Nº 119.

Dicha Resolución establece que la Comisión recibirá y clasificará el trigo aplicando el "standard" facultativo emitiendo por las partidas que entren al elevador, certificados de depósito en los que constará el peso efectivo, tipo y grado de la mercadería. Este documento corresponde a los certificados definitivos previstos en los artículos 11, 13 y 14 de la Ley 12.253 y se emitirán con un talón separable a efectos de realizar operaciones de crédito, talón que equivale al warrant en la terminología legal. Estas circunstancias han quedado aclaradas por el art. 52 de la Ley 12.578 de Presupuesto (art. 54 del texto ordenado) promulgada el 9 de febrero de 1939.

Esos certificados podrán ser descontados en el Banco de la Nación Argentina, siendo válidos por 120 días los emitidos del 1º de junio en adelante hasta el 30 de setiembre.

Contra la presentación del certificado y su correspondiente talón, ambos debidamente endosados y previo pago de los gastos incurridos en el elevador, el tenedor del certificado podrá solicitar la entrega de la mercadería cubierta por ese documento, que se entregará puesta y pesada a granel sobre vagón en el desvío del elevador y previo descuento de la merma correspondiente.

También puede el tenedor del certificado solicitar la transferencia de su cereal al terminal situado en el Puerto de Rosario, explotado por la C.A.D.E.R.E.S.A.

La mercadería que se transfiere a este elevador terminal recibe el tratamiento establecido en la Resolución Nº 124, cuyas disposiciones son en lo fundamental, idénticas a las de la Resolución Nº 80, que reglamentó los trabajos realizados en el primer ensayo del Elevador del Puerto de Rosario. Según esto, la Comisión limita su intervención a la clasificación de los trigos y expedición de certificados de tipo y grado, correspondiendo a la C.A.D.E.R.E.S.A. la certificación del peso de la mercadería y todo lo referente a recepción, manipuleo, almacenaje y entrega de la misma.

Además la Comisión trabajó en colaboración, a su pedido, con las Cooperativas "La Cosmopolita" de Villaguay, "Fondo Comunal" de Villa Domínguez, "La Vencedora" de Hernando y "Unión Agrícola" de Leones.

Se asesoró a las Cooperativas para la recepción de trigo de

acuerdo a los tipos, que eran depositados en los silos de los elevadores, sin gradar.

Cuando las Cooperativas vendían esas partidas, la Comisión tomaba muestra de la carga y extendía entonces su certificado de tipo y grado.

Explotación del Elevador local de Tancacha (Córdoba, F.C.C.A.) Cosecha 1938/1939.

El ensayo de explotación llevado a cabo por la Comisión en el elevador local de Tancacha efectuado de conformidad a la Resolución Nº 109, se inició el 28 de noviembre de 1938, con la toma de posesión del elevador que fué arrendado al Banco de la Nación Argentina.

Al principio los comerciantes y agricultores no se decidían a remitir su trigo a este elevador por entender que resultaban muy elevadas las tarifas de manipuleo y almacenaje; pero luego a raíz de diversas circunstancias que representaban ventajas, aquéllos iniciaron las entregas al elevador.

Las cantidades de trigo entregadas por los remitentes, clasificados por gremios, fueron:

Productores.....	9.639.730 Kg.
Comerciantes.....	1.482.630 "
Cooperativa.....	917.960 "
	<u>12,040.320 "</u>

El número de remitentes alcanzó, en total, a 130, de los cuales 122 fueron agricultores, 7 comerciantes y 1 cooperativa.

El cereal remitido al elevador llegó en su totalidad, embolsado, utilizando como medio de transporte el camión o carro, indistintamente.

El procedimiento adoptado por la recepción y clasificación del trigo en Tancacha, fué en síntesis, el siguiente: (1)

(1) Memoria de la C.N.G.A. correspondiente al año 1939, Buenos Aires, 1940, Pág. 134.

19) En primer término, se obtenía una muestra de la mercadería llegada al elevador calando todas las bolsas que fuera posible de cada carro o camión. La determinación de tipo se hacía sobre estas muestras de calador, procediendo el tipificador a clasificar el trigo como de recibo, rechazarlo totalmente, o bien a rechazar sólo aquellas bolsas consideradas fuera de tipo.

El rechazo de bolsas en una cantidad superior al 15% del total contenido en el carro o camión, determinaba el rechazo total del lote.

20) Clasificada la mercadería dentro de tipo, la muestra de calador pasaba a la oficina del elevador donde se le determinaba únicamente el peso hectolítrico, salvo cuando se presentaban dudas sobre algún otro factor de gradación, en cuyo caso se practicaba -en ese momento- un análisis comercial completo. Posteriormente y al solo efecto de su comparación con las muestras de cucharín tomadas durante la descarga, se practicaba el análisis comercial de las muestras de calador correspondientes a los distintos lotes recibidos.

30) Obtenida la muestra de trigo contenido en el carro o camión y determinado el tipo y grado del mismo, se procedía al pesaje de dicho camión o carro, entregándose al conductor de uno u otro, según fuera el caso, una tarjeta en la que se hacía constar el nombre del remitente del cereal y el número de orden correspondiente.

40) El camión o carro pasaba luego a la rejilla, donde se procedía al corte de las bolsas. Durante la descarga se tomaba una muestra con cucharín, muestra a la que se identificaba con la tarjeta -a la que se hace referencia en el apartado anterior- entregada por el tipificador en el momento del pesaje. Terminada la descarga del grano, el camión o carro volvía a la balanza para la determinación de la tara correspondiente a dicho carro o camión y bolsas vacías.

- 59) Con las muestras de recepción obtenidas con cucharín durante la descarga se confeccionaban los conjuntos diarios de cada remitente, para lo cual se tomaba por cada parcial entregado una parte proporcional por tonelada. Estos conjuntos diarios de cada remitente eran archivados con la característica "muestra de recepción" juntamente con los datos de identificación correspondientes.
- 69) De los conjuntos diarios de cada remitente se tomaba, finalmente, una parte de la que se efectuaba análisis comercial, utilizándose luego este análisis, como control sobre la gradación dada en base a la muestra de calador.
- 79) Terminado el trabajo del día se totalizaba el peso de los distintos lotes entregados por cada remitente y se extendía un certificado por cada conjunto del mismo tipo y grado correspondiente a cada remitente.

Transilajes y mermas.

A fin de ventilar la mercadería se efectuaron transilajes que permitieron eliminar del trigo el polvillo producido por la acción del gorgojo como también parte de la tierra y granza contenida.

Los transilajes, en los elevadores de servicio público, constituyen un gasto a cargo de los propios elevadores, pues como el grano ensilado pierde su identidad, no puede determinarse quien es su propietario, es decir, el deudor de dichos gastos.

Granos manipulados por el elevador.

El total del trigo manipulado durante el período 19 de diciembre de 1938-30 de noviembre de 1939, fué de 12.040.320 kilogramos.

El movimiento de granos representó un giro aproximado de 2, por cierto reducido y que se explica por las siguientes razones.

Los agricultores y comerciantes de la zona entregaban el grano al elevador y al recibir de éste los certificados de depósito correspondientes, los transferían casi de inmediato, a la Junta Reguladora de Granos, la que les abonaba el precio total de la mercadería, además de las primas por calidad oportunamente fijadas.

Es decir, que en la práctica, el único depositante en el eleva-

dor oficial, resultó ser la Junta Reguladora de Granos, la cual por su ritmo lento de venta al exterior y la falta de capacidad de almacenaje en puerto, se vió obligada a conservar su cereal en los silos de la Comisión durante período que alcanzaron a 8 y 9 meses.

Resultado financiero de la explotación.

Como la explotación del elevador local de Tancacha constituyó, en nuestro país, la primera experiencia en materia de administración de elevadores de servicio público a cargo del Estado, es muy interesante conocer los resultados financieros que arrojó dicha explotación.

Ellos se consignan en el siguiente cuadro:

Resultados financieros de la explotación durante el período 12 de diciembre de 1938-30 de noviembre de 1939. (1)

Ingresos	m\$u	m\$u por tonelada	% sobre total de ingresos	Egresos	m\$u	m\$u por tonelada	% sobre total de Egresos
Derechos de manipuleo	19.264,49	1,638,93		Alquileres	7.457,38	0,62	19,00
				Fuerza Motriz	2.494,90	0,21	6,35
				Sueldos	13.045,---	1,08	33,22
				Jornales	9.583,40	0,80	24,41
Derechos de Almacenaje	30.215,26	2,5161,07		Conservación	294,32	0,02	0,75
				Seguro	1.450,---	0,12	3,69
				Varios	4.932,61	0,41	12,58
				Total	39.257,61	3,26	100,--
				Superávit	10.222,14	0,85	-
Total	49.479,75	4,11	100,--		49.479,75	4,11	100

(1) Memoria de la C.N.G.E. correspondiente al año 1939. Pág. 367.

Como se observa, la explotación del elevador arrojó durante el período 1º de diciembre 1938 al 30 de noviembre de 1939, un superávit de \$ 10.222,14 m/n.

Medidas adoptadas por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durante el año 1939, en materia de elevadores de granos.

Autorizaciones para construir, modificar o ampliar elevadores y anexos.

Durante el año 1939 la Comisión, de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto Nº 13.807, dió resolución definitiva en 35 expedientes, otorgando la concesión para construir y explotar otros tantos elevadores o instalaciones complementarias o anexas a los mismos.

Con fecha 28 de febrero de 1939, fué dictado por el Poder Ejecutivo el Decreto Nº 25.093, por el cual quedó aclarada la interpretación legal que debía darse a los artículos 7º, inc. e y 15º de la Ley 11.742. Establece dicho decreto que las concesiones otorgadas, y las que se otorguen en lo sucesivo, a medida que las respectivas solicitudes hayan cumplido el trámite pertinente, autorizan el funcionamiento de elevadores como servicio público, debiendo almacenar granos de terceros, cobrar las tarifas de los elevadores oficiales, y quedar sometidos al contralor de la Comisión y al cumplimiento de los reglamentos que la misma expida.

Sin embargo, y a efectos de no coartar la iniciativa privada, mientras no funcione la red oficial y no se haga efectiva la standardización de los granos, de acuerdo al art. 2º del decreto Nº 25.093, se permite en las autorizaciones, el funcionamiento de los elevadores particulares en forma privada, bajo la condición expresa de que entrarán a funcionar como servicio público en la oportunidad en que la Comisión lo exija.

Autorizaciones para instalar y poner en funcionamiento cargadores tipos y portátiles a granel.

El Poder Ejecutivo por Decreto Nº 12.779 del 21 de setiembre de 1938 había declarado comprendidos dentro del régimen de la Ley

11.742 a los equipos denominados "cargadores portátiles a granel", por considerarlos elementos complementarios del sistema de elevadores.

A pedido de la Comisión, el 18 de diciembre de 1939, se dictó el Decreto N° 48.578, por el que se aplicó el mismo criterio para los "cargadores fijos a granel". En consecuencia, al quedar estos dos tipos de cargadores a granel comprendidos dentro de la Ley 11.742, todo particular que deseara instalar uno de ellos debía efectuar ante la Comisión las gestiones pertinentes que establecía el Decreto N° 13.807, referente a solicitudes de elevadores y anexos.

Contralor de movimiento en elevadores locales privados.

A fin de poder conocer las cantidades y características de la recepción y entrega de granos en los elevadores locales privados, la Comisión dictó la Resolución N° 165 en octubre de 1939, que dispuso que dichos elevadores deberán remitirle mensualmente, a partir del 1° de diciembre de 1939, formularios especiales donde constarán las cifras de sus movimientos de granos.

Para cumplir en forma gradual con el contralor proyectado, esa resolución comprendía solamente a los elevadores locales privados de capacidad superior a 4.000 toneladas que sumaban 18 unidades pertenecientes 6 de ellas a cooperativas de comercialización de granos.

Censo de elevadores.

En el año 1939 la Comisión dió fin al censo de los elevadores de campaña, que venía efectuando desde su creación, llegando así a determinar el número, ubicación y características de las instalaciones de esa naturaleza existentes en el país.

El número de elevadores que arrojó el censo es de 335, con una capacidad de almacenaje a granel de 400.180 tons. y una capacidad media aproximada de 1.200 tons.

Dichas instalaciones se hallan distribuidas por provincia, de la siguiente manera: (1)

(1) Memoria de la C.N.G.E. correspondiente al año 1939. pág. 391.

<u>Provincia</u>	<u>Número de elevadores</u>	<u>% sobre el número total de elevadores.</u>
Santa Fe.....	165	49,25
Córdoba.....	109	32,54
Buenos Aires.....	59	17,61
Entre Ríos.....	2	0,60
TOTAL.....	<u>335</u>	<u>100,--</u>

4. Expropiación del elevador terminal de Rosario Norte y quince elevadores locales.-

Decreto Nº 50.329 del 15 de diciembre de 1939.

Con fecha 15 de diciembre de 1939 el Poder Ejecutivo, por Decreto Nº 50.329, dispuso expropiar el Elevador Terminal de Rosario Norte, conjuntamente con los 15 elevadores locales tributarios de aquél.

Veremos seguidamente algunos antecedentes de interés referentes a esta importante medida adoptada por el gobierno en cumplimiento de los fines propuestos por las leyes Nos. 11.742 y 12.253.

En el plan de obras públicas aprobado para el año 1938, se incluyó una partida de \$ 6.500.000 m/n., para la expropiación de los elevadores de la Corporación y Cooperativas a que se refiere el citado decreto.

Esta expropiación fué estudiada con detenimiento por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, quien examinó el problema en su doble aspecto, técnico y económico.

Al iniciarse los trámites de esta operación la situación era la siguiente:

- a) Los elevadores cooperativos de Leones, Tancacha, y Armstrong, fueron ofrecidos en venta al Gobierno de la Nación por intermedio de la Asociación de Cooperativas; a lo que se agregó posteriormente el elevador de Firmat.
- b) Hubo ofrecimiento de venta al Gobierno Nacional de los elevadores pertenecientes a la Corporación Americana de Fomento Rural, que comprende el terminal Puerto Rosario y de campaña

Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Alcorta, Otto Bembarg, Villaguay, Domínguez, San Marcos y Elertondo.

- c) El elevador de Fuentes, que había sido transferido al Banco de la Nación Argentina, se consideró para ser expropiado.
- d) El elevador de Oliva, no obstante el deseo expresado por la Cooperativa Agrícola de Oliva de conservar su posesión, fue incluido en el conjunto cuya expropiación se estudiaba, por consejo del Banco de la Nación Argentina.

El estudio realizado se resumió en un solo informe general, por tratarse de la transferencia al Estado de un sistema construido por intermedio de la misma entidad (Corporación Americana de Fomento Rural), de la que era principal acreedor del Banco de la Nación Argentina.

En el aspecto técnico de dicho estudio se procuró precisar el valor inicial de los elevadores, de acuerdo a las constancias de los libros, comprobar el estado actual de los mismos y determinar, en consecuencia, la depreciación que hubieran tenido.

Los costos estimados, depreciaciones y valores depreciados del sistema, con los siguientes:

Costo estimado para el elevador terminal Rosario (80.000 Tons.).....	m\$	2.912.558.13
Costo estimado para los 15 elevadores de campaña (93.600 Tons.).....	m\$	3.972.706.81
Costo total estimado.....	m\$	6.885.264.94
Depreciación del elevador terminal.....	m\$	365.550
Depreciación del elevador terminal de campaña.....	m\$	514.209.75
Depreciación total en promedio.....	m\$	879.759.75

Valor depreciado del elevador terminal.....	m\$ 2.547.008.13
Valor depreciado de los 15 ele- vadores de campaña.....	m\$ 3.458.497.06
	<hr/>
Valor computado depreciación...	m\$ 6.005.505.19

A este total deben agregarse los terrenos en los cuales han sido construidos los elevadores de Fuentes, Leones, y Oliva, que eran de propiedad de las mismas Cooperativas, el coste de los galpones e instalaciones anexas en los elevadores de Leones, Tancacha y Oliva y, además, un porcentaje para imprevistos y costos de expropiación.

Es decir, que la suma, en definitiva, se calcula estará formada de la siguiente manera:

Valor depreciado de los elevadores....	m\$ 6.005.505.19
Costo estimado de los terrenos.....	m\$ 96.000.-
Costo estimado de galpones y anexos...	m\$ 100.400.-

m\$ 6.201.905.19

Imprevistos y gastos varios, 5 % aproximado.....	m\$ 310.000.-
---	---------------

m\$ 6.511.905.19

El estudio económico tuvo por objeto determinar aproximadamente, los gastos de explotación de los elevadores, y determinar la tarifa de aplicación, teniendo en cuenta los giros promedios registrados desde que se inició su explotación, los giros probables calculados en base a los movimientos de cada estación durante el período 1929/1935, y al giro estimado de las instalaciones existentes.

Ese análisis permite ver cual es el valor comercial de cada elevador, para definir la conveniencia o no de su expropiación, si se quiere dar cumplimiento a lo establecido por el art. 8º de la Ley Nº 11.742, de modo que las tarifas sean capaces de costear los gastos que el mismo especifica, habiéndose adoptado como valor máximo de aplicación, el de m\$ 0,20 por quintal, que es el adoptado por la Comisión Asesora designada por Decreto Nº 35468/934.

Como resultado de los estudios realizados sobre la adquisición por parte del Gobierno de la Nación, de los elevadores mencionados, la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos llegó a las siguientes conclusiones: (1)

- a) Bajo el punto de vista técnico puede aconsejarse favorablemente la adquisición, llegando al común acuerdo, o bien mediante la expropiación.

Con las mejoras proyectadas, estos elevadores satisfarían aproximadamente, las condiciones técnicas de establecimiento de los tipos oficiales, excepción hecha de su rendimiento reducido, debido a su excesiva capacidad en la mayoría de los casos. No debe olvidarse, que el negocio para la Corporación Americana de Fomento Rural, fué el de construcción y no el de explotación. No le interesó, en consecuencia, ni la ubicación de los mismos, ni su capacidad más conveniente.

- b) Bajo el punto de vista económico, teniendo en cuenta que aún

(1) Del informe D.C.E. Nº 151/938, Exp. 5425/936. M.A. y agregados.

sin computar el servicio financiero, el giro mínimo aceptable no podría ser menor de 3 para el tonelaje computado como "disponible" no es de aconsejarse -por ser su giro insuficiente- la adquisición de los elevadores construidos en Cabrera, Villaguay, Domínguez, Elortondo, Tancacha, Fuentes y Armstrong; y sólo en la hipótesis que absorbieran parte del movimiento que actualmente se realiza en dichas estaciones por las instalaciones particulares existentes, que encuentrense en condiciones ventajosas para competir, por razones de comercialización, especialmente en el período de transición: podrían mejorar su situación entre aquéllos, solamente los de Elortondo y Tancacha.

La adquisición o expropiación de los elevadores construidos en Alejo Ledesma, Monte Maíz, Firmat y San Marcos, puede aconsejarse dentro de los valores depreciados, desde el momento que hay posibilidades de llegar a satisfacer el giro mínimo aceptable.

En cuanto a los elevadores de Alcorta, Otto Bemberg, Leones y Oliva, son los únicos que han realizado un giro mínimo aceptable, y cuya adquisición no ofrece reparos, siempre que en su explotación no se compute el servicio del capital, al estudiar las tarifas; punto sobre el que ha insistido la Comisión Asesora.

- c) Por último, bajo el punto de vista del interés general, consultando la situación de hecho existente, los intereses comprometidos tanto de las Cooperativas como los del Banco de la Nación Argentina, que ha auspiciado esta adquisición, la solución del problema puede ser otra, ajustándola como un forfait, por convenio directo -el Gobierno adquiere lo bueno y lo malo- dentro de los valores establecidos.

De acuerdo a lo aconsejado en estas actuaciones, el Poder Ejecutivo dictó el 16 de diciembre de 1939, el Decreto Nº 50.329, por el que se dispuso la expropiación del conjunto de los 16 elevadores mencionados.

Luego veremos en qué forma estas unidades fueron pasando a la Comisión para su explotación.

Antecedentes y disposiciones del Decreto N° 50.329/39.

El Decreto N° 50.329 de fecha 15 de diciembre de 1939, de tan trascendental importancia, fué dictado en mérito a los siguientes antecedentes:

- a) El art. 14 de la Ley 11.742 autoriza al P.E. para construir mediante compra directa o por vía de expropiación, los elevadores existentes que hubiese conveniencia en utilizar como parte integrante de la red oficial a construir, declarando a tal efecto de utilidad pública a los mencionados elevadores.
- b) La Comisión Asesora designada por Decreto N° 35.468/34, en su informe sobre la red de elevadores oficiales había incluido en el plan al terminal de Rosario de Santa Fe de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural, aconsejando su adquisición.
- c) Según lo dispuesto por el art. 12 de la ley 11.742, la construcción de los elevadores "se hará de modo tal que un conjunto de elevadores de campaña con su correspondiente terminal, puedan entrar en funcionamiento al mismo tiempo". De acuerdo con esto, en caso de disponerse la expropiación de un elevador terminal, el gobierno interpretaba que debía procederse en la misma forma con los locales tributarios de aquél, que fueran de propiedad privada.
- d) Como los elevadores locales eran de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural S.A. y de cooperativas adheridas a la Asociación de Cooperativas, la expropiación de esas unidades permitiría a dichas entidades la concertación de arreglos de sus deudas con el Banco de la Nación Argentina.

La parte dispositiva del Decreto N° 50.329, establece:

Art. 1º. Exprópiase por causa de utilidad pública, y de acuerdo a lo establecido en el art. 14 de la Ley 11.742, por considerarse que existe interés en utilizarlos como parte integrante de la red a construir, el elevador terminal de Rosario Norte, y los locales de

Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Otto Bemberg, Alcorta, Elertonde, San Marcos, Villaguay y Domínguez, de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural; los de Oliva, Leones y Firmat, de propiedad de las respectivas cooperativas; el de Armstrong, que hoy pertenece a la Asociación de Cooperativas Argentinas; el de Fuentes, adquirido por el Banco de la Nación Argentina en defensa de su crédito y el de Tancacha, actualmente transferido al Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias.

Art. 2º. Los precios que se ofrecerán para la expropiación de los elevadores de la Corporación Americana de Fomento Rural S.A. son los fijados por el Decreto de 28 de agosto de 1937 (Boletín Oficial, setiembre 17 de 1937, pág. 11.428) (1) y para los elevadores locales de propiedad de las Cooperativas y los de Fuentes y Tancacha, los que se han establecido en los convenios de arreglo de deudas de estas sociedades en trámite ante el Banco de la Nación Argentina.

Art. 3º. La expropiación deberá requerirse, por ahora, sin depósito previo de las sumas que se ofrecerán, cuando se trate de elevadores de la propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural, debiendo procederse al depósito de las mismas en los demás casos.

El art. 4º designa al Procurador del Tesoro, Dr. D. Celso R. Rojas, para que asuma la representación en el juicio de referencia, y el art. 5º es de forma.

(1) El precio fijado por el Decreto del 28 de agosto de 1937, para los elevadores de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural S.A. (Elevadores Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Otto Bemberg, Alcorta, Elertonde, San Marcos, Villaguay, y Domínguez) era de \$ 4.812.750 m/n.-

Valor de los elevadores expropiados por Decreto Nº 50.329/39.

En el cuadro siguiente se indican los elevadores expropiados conforme al Decreto Nº 50.329/39, con indicación de los gastos realizados en cada uno en concepto de construcciones, maquinarias y equipos, y varios.

Figuran, asimismo, los importes depreciados en que fueron estimados esos mismos conceptos, teniendo en cuenta, sus características y años de uso, y cuyo total asciende a la suma de \$ 6.005.505.19 m/n.

5. Labor realizada por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en en año 1940. Explotación de elevadores de servicio público.

La Comisión continuó durante el año 1940 con los ensayos en elevadores de servicio público, que habían sido iniciados en años anteriores en la Zona Rosafé, para experimentar y difundir el nuevo sistema de comercialización de los granos, basado en los principios de standardización, depósito irregular y certificado transmisible.

A tal efecto, siguió arrendando al Banco de la Nación Argentina el elevador local de Tancacha, hasta hacerse cargo del mismo el 29 de noviembre de 1940, por expropiación dispuesta por el Decreto Nº 50.329 del 16 de diciembre de 1939, y resolvió tipificar y certificar el trigo de la cosecha 1939/40, que con ese fin fuera remitido al elevador de la Sociedad Anónima del Puerto del Rosario, arrendado por la C.A.D. E.R.E.S.A.

La explotación del elevador de Tancacha fue reglamentada por la Resolución Nº 166 que, en base al resultado de la explotación anterior, fijó tarifas más reducidas, y la tipificación y certificación en Rosario quedó establecida por Resolución Nº 173.

La Comisión adoptó medidas para realizar un nuevo ensayo en el Elevador Nº 4 de Puerto Galván (Bahía Blanca), con trigo de la cosecha 1939/40.

Esta cosecha resultó muy deficiente, tanto por la cantidad como por su calidad; se obtuvieron 3.251.000 toneladas de trigo de muy bajo peso hectolítrico. Por este motivo, desapareció para los agricultores y comerciantes la posibilidad de entregar mercadería comprendida entre los límites de los grados fijos y por consiguiente, el interés en la

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS PER

NOTAS DE APLICACION

Nº de orden	ELEVADO EN:	A - CONSTRUCCIONES			B - MAQUINARIA Y EQUIPOS			de	
		Gasto realizado en M\$	Depreciación en M\$	%	Valor depreciado en M\$	Gasto realizado en M\$	Depreciación en M\$		%
	ASALTO (Terminal)	1.981.188,74	156.670	8	1.774.528,74	749.628,44	187.700	25	5
1	A. LUCAS	872.108,76	18.300	5	258.808,76	88.851,65	18.838	15,5	
2	CABRERA	251.058,24	11.840	4,5	240.718,24	80.141,94	15.879	15,5	
3	MONTA MAIZ	219.681,43	10.900	5	208.781,43	68.153,20	18.759	15,5	
4	ALCOSTA	152.681,79	11.005	7	141.676,79	60.673,38	18.129	15,5	
5	CITO MEMBRIZO	162.237,23	14.985	9,5	147.252,23	52.116,73	12.847	15,5	
6	VILLAGUAY	144.219,07	18.995	14	125.224,07	42.478,70	15.850	25	
7	DOMINGUEZ	142.787,85	19.758	14	123.029,85	78.277,72	19.100	25	
8	SAN MARCOS	181.469,29	12.140	6,5	179.329,29	88.150,90	18.756	15,5	
9	ELCANTONDO	175.150,32	7.880	4,5	167.270,32	87.623,65	13.651	15,5	
10	VIGNAT	222.044,69	13.380	6	208.664,69	77.662,94	18.254,75	23,5	
11	LEONES	127.241,18	27.890	20	109.351,18	62.445,42	19.922	23	
12	YANCACHE	154.773,71	22.620	14,5	132.153,71	74.204,03	23.561	23	
13	FUENTES	134.858,21	27.315	20	107.543,21	71.951,58	28.200	26	
14	ARMSTRONG	140.802,71	17.100	12	123.702,71	68.465,02	17.910	28	
15	OLIVA	121.800,52	25.075	18,5	110.725,52	64.781,27	18.500	27,5	
		4.844.923,75	411.323	9	4257.597,75	1.914.928,54	441.135,75	23	1.

A DEPARTAMENTO NACIONAL DE FOMENTO RURAL

DEPARTAMENTO POR SU ESTADO RURAL

Código	C - VARIOS				TOTAL			
	Gasto re- cuerdo m/m	Depreciación m/m	%	Valor depreciado m/m	Gasto re- cuerdo m/m	Depreciación m/m	%	Valor depreciado m/m
838,44	221.720,95	21.880	9,5	209.840,95	2.912.558,13	265.550	12,5	2.647.008,13
893,45	24.029,96	433	0,2	23.597,96	385.018,17	27.390	7	357.628,17
842,94	19.262,89	272	0,14	19.069,89	360.541,07	25.492	7	335.049,07
834,03	17.827,98	303	0,17	17.500,98	325.683,41	24.762	7,5	300.906,41
544,28	11.618,94	266	0,22	11.352,94	247.954,11	24.427	10	223.526,11
269,73	24.744,94	2.696	10,5	21.054,94	279.118,97	21.522	11	257.596,97
826,70	3.281,58	---	---	---	21.479,22	25.825	17	174.656,32
177,72	4.793,21	---	---	---	222.847,78	28.028	12,5	194.819,78
424,90	20.226,42	285	0,24	20.001,42	299.628,61	26.161	8,5	273.467,61
002,05	16.462,92	212	0,16	16.251,92	279.507,20	21.752	8	257.755,20
309,29	9.420,09	---	---	---	309.158,72	21.714,73	10	287.443,99
513,42	2.142,95	---	---	---	199.847,52	47.822	24	152.025,52
644,03	2.024,21	---	---	---	231.021,75	46.180	20	184.841,75
961,56	728,20	---	---	---	207.252,57	52.215	26	155.037,57
545,01	1.192,95	---	---	---	210.242,57	29.420	16,5	170.822,57
321,27	1.244,25	---	---	---	223.916,67	42.575	21	181.341,67
821,79	421.404,45	27.261	6,5	394.143,45	6.885.264,94	679.758,73	12	6.205.506,21

tipificación y certificación oficial.

Como consecuencia de esto, en la práctica quedó anulado el ensayo de tipificación y certificación de Rosario; fué aplazado por la Comisión para la cosecha 1940/41 la experiencia proyectada para Bahía Blanca y la explotación de Tancacha no alcanzó los propósitos perseguidos con la tipificación del trigo, habiéndose limitado dicha unidad al manipuleo y almacenaje de maíz durante el transcurso del año 1940.

El resultado económico que arrojó la explotación del Elevador Tancacha por el período 1^o de enero al 31 de diciembre de 1940, fué el siguiente:

Ingresos.....	m\$ <u>n</u> 14.550,37
Egresos.....	m\$ <u>n</u> 15.910,03
Déficit.....	m\$ <u>n</u> 1.359,66

Elevadores oficiales de Firmat, Armstrong y Fuentes (Santa Fe, F.C. y Leones y Oliva (Córdoba, F.C.G.A.)).

De acuerdo al Decreto N^o 50.329 del 16 de diciembre de 1939, que dispuso la expropiación de estos elevadores, la Comisión tomó posesión durante el transcurso del año 1940, además del elevador de Tancacha a que nos hemos referido, de las unidades de Firmat, Armstrong, Fuentes, Leones y Oliva.

Teniendo en cuenta la fecha en que se tomó la posesión y el hecho de encontrarse entonces ensilado maíz en los elevadores, la Comisión concedió a quienes lo solicitaran, hasta finalizar el año 1940, ensilaje especial en esas unidades en las mismas condiciones que tenía establecidas para el elevador de Tancacha.

Para la explotación de dichos elevadores a partir de la cosecha 1940/41, la Comisión dictó las resoluciones Nos. 223 y 224, por las cuales se estableció que las unidades expropiadas funcionarían como servicio público, fijándose las tarifas que rigieron para el elevador de Tancacha durante el año 1940.

La Comisión arrendó el Elevador Oficial de Oliva a la Cooperativa Agrícola de esa localidad, a solicitud de ésta, teniendo

en cuenta para ellà lo dispuesto por el art. 7º de la Ley N°11.742.

Se firmó contrato por un año a partir del 1º de diciembre de 1940. (1)

Contralor de movimiento de elevadores.

La Comisión continuó durante el año 1940, el contralor del movimiento habido en los elevadores de servicio público construidos de acuerdo al régimen de la Ley N° 3.908, en los elevadores terminales privados existentes en los distintos puertos del país y también, en los elevadores locales.

En base a declaraciones hechas en formularios de la Comisión, esta entidad mantenía un detalle amplio de las operaciones de estos elevadores.

Con el fin de extender más el contralor a los elevadores locales (pues se controlaban sólo los superiores a 4.000 tons.), el 23 de setiembre de 1940 se dictó la Resolución N° 214 que incluyó en el régimen de contralor a las unidades locales con capacidad a granel entre 1.500 y 4.000 tons.

Explotación de Elevadores Oficiales. Resolución N° 223.

Con fecha 2 de diciembre de 1940, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores dictó la Resolución N° 223, que establece el régimen a que se ajustaría la explotación de los elevadores oficiales. Para ello tuvo en consideración: Que de acuerdo a los arts. 7, inciso a y b, de la Ley 11.742 y 32 de la Ley 12.253, le correspondía administrar la red de elevadores y fijar las normas de funcionamiento de los mismos.

Que durante las cosechas 1937/38, 1938/39 y 1939/40, había realizado experiencia de explotación de elevadores de servicio público en unidades terminal y locales.

(1) Este contrato se ha venido renovando anualmente hasta el año 1946.

Que habiendo tomado posesión de algunos de los elevadores locales comprendidos en el decreto de expropiación N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939, era conveniente uniformar las normas que habría de regir la explotación de las unidades oficiales.

Dado el carácter e importancia de esta resolución, se detallan seguidamente sus principales disposiciones que, según el art. 1º, son de aplicación para los elevadores que explote la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Conforme a lo establecido por la Ley 11.742 y la 12.253, en los elevadores oficiales, la C.N.G.E. prestará servicio público. En consecuencia, no efectuará operación alguna de compra-venta por cuenta propia o ajena, excepto en el caso previsto en los certificados.

La explotación de los elevadores oficiales comprenderá las siguientes operaciones:

- a) Para el trigo: recepción, pesaje, clasificación, ensilaje, limpieza, secado y embarque. La C.N.G.E. otorgará certificados negociables por los trigos certificados.
- b) Para los demás cereales: únicamente las operaciones de pesaje y embarque directo, salvo disposición en contrario.
- c) Para el lino: operaciones de pesaje y embarque directo, certificación de grado y precintado de vagones.

Se establecen luego disposiciones que se refieren exclusivamente al trigo (arts. 4º al 21º), y que tratan sobre los siguientes aspectos:

Bases de la tipificación. La recepción y clasificación de los trigos se hará aplicando el "standard" facultativo instituido por Resolución N° 107 de la Comisión, con sus modificaciones posteriores.

Rechazos de trigo fuera de tipo y/o grado.- La mercadería fuera de tipo y/o grado será rechazada y quedará a disposición del remitente, quien resolverá lo que estime conveniente (limpieza, secado, venta según muestra, depósito en silo especial o galpón, según se el caso, su retiro del elevador, etc.) La Comisión se reserva el derecho de negar almacenaje a los trigos fuera de tipo y/o grado.

Gastos que debiera soportar la mercadería que entra en tipo y grado.- Los gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado son:

- 1) Flete ferroviario y tracción del tonelaje que llegue por ferrocarril (elevadores terminales) y que entre en la tipificación.
- 2) Seguro.
- 3) Gastos de manipuleo y almacenaje.

Todos los gastos ocasionados por la mercadería tipificada, serán cobrados por la Comisión al solicitar el interesado la entrega del trigo.

Mermas. El peso que se consigne en el certificado comprenderá solamente el grano ensilado, por cuyo motivo la merma que luego se hace referencia -que será soportada por la mercadería- se refiere a la que se produzca dentro del elevador, independientemente de las pérdidas que pueda experimentar el cereal durante el transporte al elevador o durante la limpieza y/o secado si fuera el caso.

Las mermas en el elevador serán calculadas a razón de 40 grs. por 100 kilogramos de mercadería certificada y por cada 10 días o fracción.

Certificados de depósito.- La C.N.G.F. emitirá contra entrega del trigo, certificados de depósito en los que constará el peso efectivo, la zona y el tipo y grade del cereal recibido.

Contra la devolución, en el elevador, del certificado acompañado del correspondiente talón, ambos debidamente endosados, el tenedor podrá solicitar la entrega de la cantidad, tipo y grado del trigo consignado en el mismo.

La cantidad a entregar se entiende deducida la merma correspondiente a que se ha hecho referencia.

Los certificados aludidos, emitidos con anterioridad al 30 de julio de cada año, serán válidos hasta los 120 días de la fecha de emisión y los extendidos con posterioridad al 30 de julio también de cada año, tendrán validez hasta el 30 de noviembre siguiente. Vencidos esos plazos, si el grano no hubiera sido retirado del elevador o no se hubieran renovado dichos certificados, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores podrá vender la mercadería por intermedio del corredor matriculado que la misma desposea, como operación común en el recinto de la Cámara de Cereales respectiva.

Bolsas vacías.- El remitente de trigo embolsado, o su representante, dispondrá de las bolsas vacías correspondientes a su mercadería, previo pago de las tarifas que se hubieran establecido para empaquetamiento, apilaje, almacenaje y carga a vagón o camión.

Si dentro del plazo de ocho días, a contar desde el del corte de la remesa, el interesado no hubiere retirado las bolsas del elevador, la Comisión encargará a un intermediario la venta y liquidación de las mismas por cuenta del remitente.

Propiedad de los residuos. Los residuos resultantes de la limpieza pertenecen al remitente del grano recibido para la tipificación.

En todos los casos la Comisión determinará la merma de peso efectivo resultante de la limpieza del grano, así como la cantidad de residuos con o sin valor.

Los residuos sin valor (paja, granza, tierra, semillas sin valor, etc.), deberán ser retirados del elevador dentro de las 24 horas hábiles de terminada la operación de limpieza. En su defecto la C.N.G.E. queda tácitamente autorizada a destruirlos.

Los residuos con valor (nabo, nabón y otros oleaginosos, avena cebada, centeno, cebadilla, granos quebrados y otros) deberán ser retirados dentro de las 48 horas de terminada la limpieza. Pasado ese término, la Comisión dispondrá de dichos residuos, perdiendo los propietarios todo derecho sobre los mismos.

Certificados de entrega.- A pedido del interesado la Comisión otorgará certificados informativos de entrega por bodega o vagones completos precintados por ella, en los cuales se hará constar el tipo y grado del grano.

Estos certificados también se otorgarán por la mercadería tipificada que, no saliendo del elevador, sea trasladada a un silo especial.

La Resolución N^o 223, al referirse a los otros granos, establece que los servicios que prestará la C.N.G.E. con respecto a ellos, se refieren a las operaciones de embarque directo.

La prestación de estos servicios es facultativa para la Comisión y ellos se efectuarán siempre que no entorpezcan otros

movimientos del elevador.

En cuanto al ensilaje especial, se dispone que la Comisión recibirá mercadería en silo especial solamente cuando la capacidad de almacenaje disponible en elevador lo permita.

Finalmente, el art. 25 establece que las tarifas que se aplicarán a los distintos servicios previstos en la resolución, serán las que oportunamente fije la Comisión.

Explotación de los elevadores Locales de Armstrong, Fuentes, Firmat, Leones y Tancacha. Resolución N° 224.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores, con fecha 2 de diciembre de 1940, dictó la Resolución N° 224 en la que se establece que la explotación de los elevadores que posee en las estaciones Armstrong, Fuentes, Firmat, Leones y Tancacha, se hará de acuerdo con las disposiciones de la Resolución N° 223, que se refiere a la explotación de los elevadores oficiales.

Los elevadores mencionados, expropiados de acuerdo con el Decreto N° 50.329/939, eran los únicos cuya posesión había tomado dicha entidad a esa fecha.

La Resolución N° 224 contiene diversas medidas determinando las normas a que se ajustarán los trabajos a cumplirse en los elevadores, las que se citan a continuación:

Iniciación de la explotación.

La C.N.G.E. iniciará la explotación de los elevadores mencionados a partir de la fecha de la resolución.

Entrega del grano.

La entrega de la mercadería se efectuará pesada a granel sobre vagones en la balanza del elevador. Cuando se solicitare, la entrega se efectuará en bolsa, corriendo por cuenta del que retire el cereal los gastos respectivos.

Transferencias de grano a terminal.

El tenedor del certificado que desee transferir su grano al elevador terminal que la C.A.D.E.R.E.S.A. explota en el Puerto del Rosario deberá solicitarlo por escrito al elevador local.

Este último accederá a dicha solicitud siempre que la capacidad disponible en terminal lo permita.

Previo cobro de los gastos incurridos por la mercadería y descuento de la merma correspondiente, la O.N.C.E. dispondrá la transferencia del saldo del grano tipificado.

La Comisión consignará en el certificado el peso efectivo del cereal transferido al terminal.

En caso que el certificado hubiera sido descontado en el Banco de la Nación Argentina, el tenedor del mismo deberá contar con autorización escrita de éste para solicitar la transferencia del grano al terminal.

Tarifa.

La Resolución establece para las operaciones de recepción, almacenaje, entrega, etc., del grano, la siguiente tarifa en días y horas hábiles de trabajo:

	<u>Por 100 Kgs</u>
Recibir embolsado de camión o carro, pesar, abrir, almacenar (15 días) y entregar embolsado, incluido pesar.....	m\$ 0,25
Recibir embolsado de camión o carro, pesar, abrir, almacenar (15 días) y entregar a granel, pesando..	m\$ 0,12
Recibir a granel de camión o carro, pesar, almacenar (15 días) y entregar embolsado, incluido pesar.....	" 0,22
Recibir a granel de camión o carro, pesar, almacenar (15 días) y entregar a granel pesando.....	" 0,10
Recibir embolsado de camión o carro, pesar, abrir, para ensilaje especial y entregar embolsado, incluido pesar.....	" 0,19
Recibir embolsado de camión o carro, pesar, abrir, para ensilaje especial y entregar a granel, pesando	" 0,09

Recibir a granel de camión o carro, pesar, para ensilaje especial y entregar embolsando, incluido pesar.....	Por 100 Kgs. m\$n 0,17
Recibir a granel de camión o carro, pesar, para ensilaje especial y entregar a granel, pesando.	m\$n 0,075
Recibir embolsado de camión o carro, pesar, abrir, y entregar a granel (sin pasar por silo, tipificar, ni certificar).....	m\$n 0,06
Recibir a granel de camión o carro, pesar y entregar a granel (sin pasar por silo tipificar, o certificar).....	m\$n 0,05
Recibir a granel de camión o carro, pesar y entregar embolsando (sin pasar por silo, tipificar, ni certificar).....	m\$n 0,15
Transilar, sin pesar.....	m\$n 0,0125
Limpieza.....	Convencional
Almacenar por día (después de 15 días libres)..	m\$n 0,002
Ensilaje especial.....	Convencional
Secado.....	"

La C.N.G.E. cobrará, en concepto de gastos de seguro de la mercadería -excepto en los casos de entrega directa- m\$n 0,01 por cada 100 kilogramos de granos que se manipule por elevador.

En todos los casos en que las entregas de granos por el elevador se realicen "embolsando", queda a cargo del que retire el cereal, la provisión de las bolsas e hilo correspondientes.

Explotación del Elevador N° 4 de Puerto Galván. Resolución N° 225.

Con el propósito de hacer extensivos a la zona Bahía Blanca las experiencias realizadas en la zona Rosafé, en el elevador terminal de la S.A. del Puerto del Rosario y en el elevador local de Tancha, la Comisión arrendó a la empresa del Ferrocarril del Sud, el elevador N° 4 de Puerto Galván.

Por Resolución N° 225 del 2 de diciembre de 1940, se estableció que dicho elevador, se explotaría de acuerdo con las disposiciones de la Resolución N° 223, que ya hemos visto anteriormente.

La N° 225 contiene algunas normas particulares derivadas de las características propias de la unidad, por lo que las detallamos a continuación:

Iniciación y terminación de la explotación:

La C.N.G.E. iniciará la explotación del elevador el 1° de enero de 1941 y terminará el 31 de diciembre del mismo año.

Envío del grano al elevador.

El grano que se envíe a este elevador, deberá remitirse desde su procedencia, en todos los casos, consignado a la orden de la C.N.G.E. y exclusivamente por ferrocarril (a granel o embolsado).

Gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado.

Si los gastos de flete ferroviario y tracción, no hubieran sido abonados por el remitente, serán pagados por la C.N.G.E. la que los anotará en el certificado. Por dicho adelanto la Comisión no cobrará, interés alguno durante el primer mes; pasado ese plazo cobrará por el mismo y apartir desde el día de recepción de la mercadería, un interés del 5% anual.

Entrega del grano.

La entrega de la mercadería se efectuará pesada a granel y puesta a bordo Puerto Galván (Elevador N° 4). Cuando se solicitare, la entrega se efectuará en bolsa, corriendo por cuenta del que retire el cereal los gastos respectivos.

Tarifa.

Para las operaciones de recepción, almacenaje, embarque, etc., del grano, regirá la siguiente tarifa en días y horas hábiles de trabajo:

1º) Granel:

Recepción de vagón a silo pesando.....	m\$n 0,114 por 100 kgs.
Embarcar de silo incluido pesar.....	" 0,034 " 100 "
Almacenaje.....	" 0,002 " 100 "y por día.

2º) Embolsado:

Recepción de vagón a pila, de pila cortando a rejilla, pesando a silo.....	m\$n 0,191 por 100 kgs
Recepción de vagón cortando, pesar y ensilar "	0,126 " 100 "
Embarcar de silo (a granel) incluido pesar.. "	0,034 " 100 "
Almacenaje.....	" 0,002 " 100 " y por día.

Disposiciones especiales.

Los interesados en enviar al elevador que deseen conocer previamente el tipo y grado de su mercadería, podrán solicitar a la C.N.G.E. el análisis de la muestra respectiva.

La Comisión realizará gratuitamente dicho análisis y sólo responderá por la gradación correspondiente a la muestra remitida.

Certificación de tipo y grado en el Elevador de la S. A. del Puerto de Rosario. Resolución N° 226.

Por resolución dictada el 2 de diciembre de 1940, que lleva el N° 226, la C.N.G.E. dispuso extender para la campaña 1940/41 los ensayos efectuados anteriormente en el elevador terminal de la S. A. del Puerto de Rosario en combinación con elevadores locales.

Por dicha resolución se establece que se procedería a tipificar y certificar trigo de la cosecha 1940/41 en el elevador de la S.A. del Puerto de Rosario arrendado por la Compañía Argentina de Elevado-

res, Recepciones y Embarques, S.A., conforme a las siguientes normas:

Servicio Público:

- a) La tipificación se hará de acuerdo al concepto estricto de "servicio público", limitando su acción la C.N.G.E. a la certificación de tipo y grado y la C.A.D.E.R.E.S.A. a la recepción, manipuleo, almacenaje, y entrega contra presentación del certificado de depósito y warrant", de los cereales que para dicho fin haya recibido.
- b) Tanto la C.N.G.E. como la C.A.D.E.R.E.S.A. no efectuarán operaciones de compra-venta por cuenta propia o ajena.
- c) La venta del certificado, de los productos de la limpieza, de las bolsas vacías (no retiradas), deberá hacerla el interesado.
- d) Cuando el interesado autorice a la C.A.D.E.R.E.S.A. la liquidación de la mercadería, de los productos de su limpieza y de las bolsas vacías, ésta delegará dichas funciones en comisionistas de Bolsa, quienes efectuarán la venta y liquidaciones correspondientes, cobrando las comisiones usuales.

Bases de tipificación.

La recepción y clasificación de los trigos, se hará aplicando el "standard facultativo" instituido por Resolución N° 107 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, con las modificaciones introducidas por las Resoluciones Nos. 118, 128, 131, 142 y 149, y las que en adelante se introduzcan, por nuevas resoluciones de la misma.

Precintado de silos.

Todos los silos que contengan mercadería tipificada, serán precintados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Iniciación y terminación de la standardización.

La C.A.D.E.R.E.S.A. comenzará a recibir trigo para este "standard" en el elevador de la S.A. Puerto del Rosario, desde el 23 de

diciembre de 1940 y suspenderá los recibos cuando lo disponga la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, la que dará aviso a dicha entidad y al público con un plazo no menor de 15 días.

Recepción y clasificación de la mercadería.

La mercadería deberá ser consignada a la C.A.D.R.R.E.S.A., pudiendo nacerse la remesa en la siguiente forma:

- 1) Por ferrocarril (a granel o en bolsas)
- 2) Por camión o carro (a granel o en bolsas)

Transporte por ferrocarril.

Quando el medio de transporte empleado sea el ferrocarril, se procederá del modo siguiente:

A granel.

- 1) En los casos en que la mercadería sea enviada a granel, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tomará muestras en el vagón, en la playa del ferrocarril, aprovechando las horas de plazo para la descarga.
- 2) Las muestras se tomarán con calador de granel y pasarán a la Oficina de tipificación, donde se determinará tipo y grado.
- 3) Realizada esta operación, el vagón será colocado a la descarga.

En bolsas

- 1) Cuando el cereal sea remitido "embolsado", las bolsas serán descargadas calándolas una por una y apilándolas en depósito del elevador.
- 2) Con las muestras obtenidas se formará un conjunto sobre el que se determinará el tipo y grado, cortando a rejilla si se ajusta a ellos.

Las operaciones consignadas en los dos puntos anteriores, por importar gastos suplementarios, estarán sujetas al pago de la tarifa

que se consigna más adelante.

Transporte por camión o carro.

- a) Cuando el transporte se realice por medio de camión o carro, se procederá en la forma siguiente:

A granel

En los casos en que la mercadería sea enviada a granel, se procederá de acuerdo con lo establecido anteriormente.

En bolsas

En los casos en que el cereal se remita "embolsado", se observarán las disposiciones anteriores.

- b) Tratándose de una tipificación con "standard" rígido, queda establecido que el grano que se remita al elevador será clasificado dentro del grado que le corresponda. No existirá ninguna bonificación para el peso hectolítrico y/o calidad que pueda tener el cereal entregado arriba de lo establecido para cada grado, cuando ese peso hectolítrico y/o calidad no alcancen para hacer entrar el grano en el grado superior o excedieran del grado Super.

Rechazos de trigo fuera de tipo y/o grado.

- a) La mercadería fuera de tipo y/o grado será rechazada y quedará a disposición del remitente, quién previo acuerdo con la C.A.D.E.R.E.S.A. resolverá lo que estime conveniente (limpieza, venta según muestra, depósito en silo especial o galón, según sea el caso, su retiro del elevador, etc.).
- b) En estos casos, el flete y seguro que le hayan correspondido así como todos los gastos que el movimiento o almacenaje del cereal ocasionare, deberán ser liquidados directamente con la C.A.D.E.R.E.S.A.

- c) La Comisión Nacional de Granos y Elevadores no tomará ninguna intervención en los casos a que se refiere el punto anterior.

Gastos que deberá soportar la mercadería, que entra en tipo y grado

- a) Los gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado son:
- 1) Flete ferroviario y tracción del grano que llegue por ferrocarril y que entre en la tipificación.
 - 2) Seguro de incendios.
 - 3) Impuestos provinciales que graven el grano.
 - 4) Gastos en el elevador:
 - a) Para granel: 1) Recepción de vagón, camión o carro, a sila pesando; 2) Almacenaje; 3) Entrega y pesaje.
 - b) Para embolsado: 1) Recepción de vagón, camión o carro, a pila, de pila cortando a rejilla y pesando a silo; 2) Almacenaje; 3) Manipuleo de bolsas vacías; 4) Entrega y pesajes.
- b) Los gastos a que se refiere el inciso 1) del punto anterior, serán pagados por la C.A.D.E.R.E.S.A., la que los anotará en el certificado en el rubro "servicios a pagar". Por dicho adelanto la C.A.D.E.R.E.S.A. no cobrará interés alguno durante el primer mes; pasado ese plazo se reserva el derecho de cobrar por el mismo y a partir desde el día de recepción de la mercadería, un interés del 5% anual.
- c) Todos los gastos en que incurriera la mercadería hasta la emisión del certificado, se harán constar en el mismo y los posteriores en notas de débito, siendo cobrados por la C.A.D.E.R.E.S.A. en el momento de la entrega del trigo.

Mermas

- a) El peso que se consigna en el certificado comprenderá solamente la mercadería ensilada, por cuyo motivo la merma que en el mismo se establezca, será la producida dentro

del elevador, independientemente de la pérdida que pueda experimentar el cereal durante el transporte al elevador.

- b) Las mermas en el elevador serán calculadas a razón de 1/8% (125 grs. por cada 100 kilogramos) de mercadería certificada, por mes o fracción y se descontarán a la entrega del grano.

Certificados de depósito.

- a) Al solo efecto de la presente resolución, la C.A.D.E.R.E.S.A. emitirá al recibir el trigo, "certificados de depósitos y warrants" en los que constará el peso efectivo del grano tipificado, por el que responderá dicha entidad a la entrega, previa deducción de la merma establecida. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores declarará al dorso del mismo certificado y warrant, la zona, el tipo y el grado que correspondan al cereal ensilado.
- b) El tenedor de ese certificado podrá, contra su presentación, debidamente endosado, solicitar la entrega de la cantidad, tipo y grado consignados en él. La C.A.D.E.R.E.S.A. pondrá a su disposición esa mercadería, previa deducción de la merma establecida y cobro de los importes que se adeuden por pagos adelantados y tasas por los servicios prestados, debiendo dar en el acto de la entrega la intervención correspondiente a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.
- c) La entrega de esa mercadería se efectuará puesta y pesada a granel en balanza del elevador de la S.A. Puerto del Rosario, corriendo por cuenta del que retire el cereal los gastos que origine el movimiento del grano después de pesado.
- d) Los certificados a que se refiere el punto a) emitidos, con anterioridad al 30 de julio de 1941, serán válidos hasta los 120 días de la fecha de emisión, y los extendidos con posterioridad al 30 de julio de 1941, tendrán validez hasta el 30 de noviembre de 1941. Vencidos esos plazos, si el grano no hubiera sido retirado del elevador o no se hubieran

renewado dichos certificados, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores podrá vender la mercadería por intermedio del corredor matriculado que la misma designe, como operación común en el recinto de la Cámara Arbitral de Cereales de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Transferencias de granos.

El trigo certificado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en los elevadores de Tancacha, Firmat, Armstrong, Leones y Fuentes, que sea transferido al elevador que la C.A.D.E.R.E.S.A. explota en Rosario, será recibido de acuerdo a las indicaciones de tipo y grade que consigne el respectivo certificado. La C.A.D.E.R.E.S.A. aceptará el peso efectivo del cereal transferido anotado en el certificado y con intervención de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, lo canjeará por su propio "certificado de depósito y warrant" en el que se anotará una merma adicional de medio por ciento en concepto de merma de transporte.

Tarifas.

a) Para las operaciones de recepción, almacenaje, embarque, etc. del cereal, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles de trabajo:

1) Granel.

Recepción de vagón, camión o carro a silo,	
pesando.....	\$ 0,05, por 100 Kgs.
Almacenaje.....	\$ 0,002 " " "
	por día
Entrega y pesaje.....	\$ 0,03 por 100 Kgs.

2) Embolsado.

Recepción de vagón, camión o carro a pila,	
de pila cortando a rejilla, y pesando a	
silos.....	\$ 0,1075 por 100 Kgs.
Almacenaje.....	\$ 0,002 por 100 Kgs.
	por día
Entrega y pesaje.....	\$ 0,03 por 100 Kgs.

b) En todos los casos, la prima por el seguro del cereal será de 7 ¢ por mil por año, que se aplicará sobre el valor de la mercadería y proporcionalmente al tiempo del depósito que se contará por periodos de 30 días.

Bolsas vacías.

- a) El remitente del trigo embolsado, dispondrá de las bolsas vacías correspondientes a su mercadería, previo pago a la C.A.D.E.R.E.S.A. de las tarifas que por empaquetamiento, apilaje, almacenaje y carga a vagón o camión tiene establecidas dicha entidad.
- b) Si dentro del plazo de 8 días a contar desde el del corte de la remesa, el interesado no hubiera retirado las bolsas del elevador, la C.A.D.E.R.E.S.A. podrá encargar a comisionistas de Bolsa, la venta y liquidación de las mismas por cuenta del remitente.

Propiedad de los residuos.

- a) Los residuos resultantes de la limpieza pertenecen al remitente del grano recibido para la tipificación.
- b) En todos los casos la Comisión Nacional de Granos y Elevadores controlará la merma de peso efectivo resultante de la limpieza, del grano, así como la cantidad de residuos con y sin valor.
- c) Los residuos sin valor (paja, granza, tierra, semillas sin valor, etc.) deberán ser retirados del elevador dentro de las 24 horas hábiles de terminada la operación de limpieza. En su defecto, la C.A.D.E.R.E.S.A. queda autorizada a destruir los.
- d) Los residuos con valor (nabón, nabó y otras oleaginosas, avena, cebada, centeno, cebadilla, granos quebrados y otros) deberán ser retirados dentro de los 8 días de terminada la limpieza. En su defecto, la C.A.D.E.R.E.S.A. queda autorizada a proceder a su venta por intermedio de comisionistas de Bolsa. Previo cobro de los gastos incurridos en el elevador y deducción de la Comisión de venta, la C.A.D.E.R.E.S.A. entregará el saldo al remitente practicando la liquidación correspondiente.

Certificado de entrega.

- a) A pedido del interesado, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores otorgará certificados informativos de entrega por bodega o vagones completos precintados por ella, en los cuales se hará constar el tipo y el grade del grano.

- b) Estos certificados también se otorgarán por la mercadería tipificada que, aunque no salga del elevador, sea trasladada a un silo que no correspondiere a los utilizados en la standardización.

Disposiciones especiales.

Los interesados en enviar trigo al elevador que deseen conocer previamente el tipo y grado de su mercadería, podrán solicitar a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores el análisis de la muestra respectiva. La Comisión realizará gratuitamente dicho análisis y sólo responderá por la gradación correspondiente a la muestra remitida. Las muestras deberán ser enviadas a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Delegación Rosario, sita en la calle Córdoba 1452, 7º piso, de dicha ciudad y en cantidad proporcionada a las partidas que representan. Esta proporción no deberá ser menor de 1/2 kilogramo por cada 50 toneladas.

Tipificación.

La Ley Nº 12.253 -según hemos visto- encomendó a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores -Arts. 5º al 8º-, fijar los tipos y grados de los granos, como asimismo, los límites de sus zonas.

La tipificación o "standardización" de los granos, consiste en clasificarlos de acuerdo a su calidad comercial e industrial. Es decir, que se trata de uniformarlos, agrupando en lo posible granos que guardan homogeneidad, con el objeto de poder conocer sus cualidades sin recurrir a un análisis previo. Con esto se logra facilitar las transacciones, pues el que desea comprar una determinada calidad de grano, sabe de antemano las condiciones que éste reúne con sólo conocer su tipo y grado.

El "standard" o la tipificación para el trigo, utilizada en los elevadores afectados al servicio público, clasifica estos granos en tres tipos: duro, semi-duro y blando.

A su vez, dentro de cada tipo, se han establecido cinco grados, comunes a todos ellos, que son:

Grado super.....Peso hectolítrica 82 kilos

Grado N° 1.....	Peso hectolítrico	80 kilos
Grado N° 2.....	" "	78 "
Grado N° 3.....	" "	76 "
Grado N° 4.....	" "	73 "

Conseguido un "standard" para tipificar, el grano pierde su identidad y puede manejarse la recepción a granel confundiendo o mezclando los lotes de mercadería que llegan al elevador, de manera que cada depositario no es poseedor del grano que trajo, sino de un equivalente en grado y tipo.

Esta característica de pérdida de identidad del grano es una condición fundamental e indispensable que debe cumplirse en los elevadores para que puedan ser afectados al servicio público.

Recepción de trigo en un elevador oficial.

Para la recepción del trigo en los elevadores oficiales, se procede de la manera siguiente:

Los interesados en remitir trigo al elevador, al mismo tiempo que lo comunican, deben entregar muestras representativas de los lotes correspondientes, que son examinadas por un empleado de la Comisión, denominado tipificador, quien determina por su composición varietal y calidad comercial en qué tipos y grados del "standard" encuadran.

Como se trata de muestras representativas de un conjunto de mercaderías que podrían no ser fieles, la aceptación de la muestra consultada no obliga a recibir la partida de trigo por ella representada, y si se comprueba a la llegada que contiene variedades ineptas, mezcladas tipos o es de mala calidad, el encargado del elevador la rechaza.

Sí, por el contrario, el trigo recibido encuadra dentro del tipo y grado de la muestra, se ordena la descarga, tomándose una nueva muestra, llamada de "gradación" para ser analizada y, de acuerdo al resultado del análisis, adjudicar el grado definitivo que le corresponde y disponer el depósito en el silo respectivo de acuerdo a su tipo y grado.

Control de la tipificación.

Dada la importancia que reviste la asignación de tipo y grado que realiza el personal de los elevadores con las partidas de trigo que recibe, la Comisión encaró un sistema para controlar estrictamente la forma como se cumple aquella tarea.

Los objetos perseguidos con el control de la tipificación, son los siguientes:

- 1) Cuidar la exacta adjudicación de tipo y grado de la mercadería recibida.
- 2) Controlar el trabajo que se realiza en los elevadores oficiales.
- 3) Corregir inmediatamente cualquier falla que se note en las apreciaciones de los tipificadores.
- 4) Aumentar la confianza de los que entregan el cereal al saberse respaldados por un control eficaz, que le asegure una correcta gradación y, como consecuencia, remuneración de su cereal.
- 5) Tener disponible muestras representativas de la mercadería recibida en cada elevador.

Mecanismo del control

Cuando se recibe una partida de trigo en el elevador con destino a la certificación oficial, la asignación del tipo y grado se efectúa sobre una muestra fiel obtenida con cucharón en el momento de la descarga a tolva de la mercadería.

De la muestra obtenida en esa forma, el tipificador debe llenar, en presencia del que entrega el cereal, dos bolsitas: una de ellas queda archivada en el elevador y la otra, que constituye la muestra de control, debe ser remitida en el día al laboratorio de control de tipificación. En el sobre que contiene esa muestra se anotan los siguientes datos: cantidad de mercadería que representa la muestra, nombre del propietario de ese cereal, elevador donde se ha entregado, fecha y firma de la persona que entregó la partida y del encargado del elevador. Lleva además el número de orden que correspondió a ese lote en los registros del elevador.

Ese sobre, que deberá ser firmado por el que entrega la merca-

dería, se cierra por medio de un dispositivo especial, que lo hace inviolable.

Con esa muestra de control, en el laboratorio se realiza una nueva determinación de tipo y grado de la mercadería. Si esa determinación coincide con la realizada por el tipificador del elevador, es decir, si la determinación realizada afuera es correcta, se acusa recibo, "sin novedad". En caso contrario, cada muestra merece un comentario especial tendiente a aclarar al tipificador del elevador en qué factores se han encontrado las diferencias, asesorándolo sobre las precauciones que debe tomar para evitar su repetición.

Después de efectuado ese control, la muestra es utilizada para llevar la representación de silos.

Se lleva en esa forma en el laboratorio en latas bien cerradas, una representación de la mercadería depositada en cada silo de cada uno de los elevadores donde la Comisión certifica trigo.

De esa forma, es posible, en el momento que los compradores lo deseen, exhibirles una muestra fiel de la mercadería que está disponible para su compra en los distintos elevadores.

El control de la tipificación permite apreciar la exactitud y razón de los rechazos de mercadería en los elevadores, pues en estos casos también se envían muestras al laboratorio en las mismas condiciones que para el cereal que ha tenido entrada en la unidad.

Finalmente, se efectúa también el control de la tipificación sobre la mercadería que sale del elevador, debiendo enviarse muestras por la salida de cada silo. Se verifica si coincide con las muestras del conjunto que se ha ido formando en las latas del laboratorio. Por cada salida de mercadería del silo se extrae una cantidad proporcional de la lata respectiva.

Además, el control se complementa durante la permanencia del grano en el elevador, con la obtención y remisión de muestras de cada transile que se realice y con las muestras que suelen extraer los inspectores durante sus visitas periódicas a las unidades.

6. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional

Siguiendo un orden cronológico, que hemos considerado como más conveniente para ir viendo la evolución de la política del gobierno en esta materia, consignemos diversas disposiciones dictadas por el Poder Ejecutivo, que se refieren a los siguientes asuntos:

- 1º) Construcción del Elevador Terminal Rosario Norte.
- 2º) Compras de trigo certificado por la C.N.G.R.
- 3º) Tema de posesión del Elevador Terminal de Rosario Norte y de nueve elevadores locales.

1º. Decreto N° 78.468 del 14 de diciembre de 1940: Deja sin efecto la adjudicación del Elevador Rosario Norte.

La Comisión Asesora había proyectado, como se dijo anteriormente, la construcción de un elevador terminal de 50.000 toneladas de almacenaje en la Zona Norte del Puerto de Rosario.

Aprobado el plan de fecha 27 de diciembre de 1935, fué licitada la construcción de dicha unidad, siendo adjudicadas las obras y la provisión de la maquinaria y equipos por Decreto N° 103.758 del 3 de mayo de 1937, a las firmas "Société des Grands Travaux de Marseille y Puma Argentina S.A. de Obras Públicas y Marítimas" y "Mieg, Mühlenbau und Industrie A.G., Amm, Giesecke y Koenig S.R.Ltda.", respectivamente.

Por su parte, la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos procedió de común acuerdo con la Administración del Ferrocarril Central Córdoba, a la redacción del convenio para la ocupación de los terrenos necesarios para la construcción de dicha unidad.

Cuando la Administración de los Ferrocarriles del Estado se hizo cargo de la explotación del sistema del Ferrocarril Central Córdoba (enero de 1938), todavía no se habían aprobado las bases del convenio.

Luego surgieron dificultades entre ambas entidades sobre los terrenos que podrían ocuparse y, a este respecto, la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos sostuvo que debía mantenerse la ubicación aconsejada en su informe por la Comisión Asesora.

Además, se consideró que con la adquisición por expropiación del Elevador terminal de la Corporación Americana de Fomento Rural, autorizada por Decreto N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939, con las mejoras proyectadas, podían quedar satisfechas, juntamente, con las instalaciones privadas existentes, las necesidades inmediatas de la Sección Norte del Puerto de Rosario,

La situación a que se había llegado con respecto a este elevador, era la siguiente: por un lado se hallaban aprobados por el Poder Ejecutivo los contratos para la construcción de las obras. (Decretos Nos. 113.319/113.322 del 18 de setiembre de 1937), pero esos contratos no habían podido tener principio de ejecución por no haberse dispuesto del terreno cuestionado y tampoco de las maquinarias por la imposibilidad de la "Mig" de cumplir sus contratos.

En virtud de estas circunstancias, el Poder Ejecutivo por Decreto N° 78.468 del 14 de diciembre de 1940, resolvió:

- 1º. Dejar sin efecto la construcción del Elevador Terminal Rosario (Zona Norte), obra adjudicada a las firmas ya mencionadas.
 - 2º. Autorizar a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para convenir con las firmas adjudicatarias, la resolución de los contratos pendientes de ejecución.
- 2º. Decretos del año 1941 sobre compras de trigo certificado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.
- a) Decreto N° 82.177 del 14 de enero de 1941.

Por este Decreto se dispone que la Junta Reguladora de Granos adquirirá hasta la cantidad de 250.000 toneladas a los productores que envíen directamente o por intermedio de cooperativas el trigo certificado por la C.N.G.E. en los elevadores oficiales de Tancacha, Firmat, Armstrong, Leones y Fuentes y en el terminal de Puerto Galván (Elevador N° 4) abonando una prima en concepto de calidad de \$ 0,20 m/n. por 100 kgrs. para el tipo duro.

En estos casos la Junta debía hacer efectivos a su presentación y por su importe total, los certificados emitidos por la C.N.G.E. en los referidos elevadores abonando los precios correspondientes

fijados, previa deducción de los gastos devengados desde el día del depósito hasta el de su adquisición según las respectivas tarifas establecidas por la Comisión.

La transmisión de la propiedad de los certificados se realiza por simple endoso a la Junta así como la de ésta a los compradores.

b) Decreto N° 83.351, del 24 de enero de 1941.

Esta disposición establece que la Junta Reguladora de Granos dentro de las 250.000 toneladas autorizadas por el Decreto N° 82.177/41, adquirirá a los productores que envíen directamente o por intermedio de cooperativas el trigo certificado por la C.N.G.E. en el elevador de la Sociedad Anónima del Puerto del Rosario, abonando también una prima en concepto de calidad de \$ 0,10 m/n. por 100 kilogramos para el tipo duro.

c) Decreto N° 83.352, del 24 de enero de 1941.

En virtud de este decreto se modificaron los precios básicos fijados por el Decreto N° 82.177/41, para el trigo que debía adquirir la Junta Reguladora de Granos en los Elevadores Oficiales de Tancacha Firmat, Armstrong, Leones y Fuentes y en el terminal de Puerto Galván, aumentándose las bonificaciones establecidas en $\frac{1}{2}$ % a $\frac{1}{2}$ %.

d) Decreto N° 107.139 del 3 de diciembre de 1941.

Establece que la Junta Reguladora de Granos adquirirá hasta la cantidad de 250.000 toneladas a los productores que envíen directamente o por intermedio de cooperativas, el trigo de la cosecha 1941/42 certificado por la C.N.G.E. en los elevadores oficiales de Tancacha, Firmat, Armstrong, Leones, y Fuentes y en los terminales de Puerto Galván (elevador N° 4), Dique II del puerto de la Capital y de la Sociedad Anónima del Puerto del Rosario, abonando una prima en concepto de calidad de m\$n 0,10 por 100 kilogramos para el tipo duro sobre los precios básicos fijados.

3º. Decreto N° 106.338 del 22 de noviembre de 1941.

Disponiendo la toma de posesión del Elevador terminal de Rosario Norte y locales de Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Otto Bemberg, Alcorta, Elortondo, San Marcos, Villaguay y Domínguez.

Por Decreto N° 50.329, del 15 de diciembre de 1939, se había dispuesto la expropiación por causa de utilidad pública, del Elevador Terminal de Rosario de Santa Fe y los elevadores locales que le son tributarios, estableciéndose en el art. 3º que la expropiación debería requerirse, sin depósito previo de las sumas que se ofrecieran, cuando se tratase de elevadores de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural, S.A.A.

El plan de obras de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos aprobado por Decreto N° 94.057 de fecha 26 de junio de 1941, modificado por el Decreto N° 93.950 del 1º de julio del mismo año, permitía que durante el año 1941, además de la toma de posesión de los elevadores locales de Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Otto Bemberg, Alcorta, Elortondo, San Marcos, Villaguay y Domínguez, se llevara a cabo la correspondiente al Elevador Terminal de Rosario Norte.

En virtud de tales antecedentes, el Poder Ejecutivo dictó con fecha 22 de noviembre de 1941, el Decreto N° 106.338, que establecía:

Art. 1º. El procurador del Tesoro procederá a gestionar de inmediato en el juicio por expropiación iniciado, la toma de posesión del Elevador Terminal de Rosario Norte y los locales de Alejo Ledesma, Cabrera, Monte Maíz, Otto Bemberg, Alcorta, Elortondo, San Marcos, Villaguay y Domínguez, de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural S.A.A. previo depósito de la suma de m\$ⁿ 4.812.750. (Cuatro millones ochocientos doce mil setecientos cincuenta pesos moneda nacional), o sea el precio fijado para los elevadores mencionados por el Decreto del 28 de agosto de 1947 (Boletín Oficial, setiembre 17 de 1937, p. 11.428).

Art. 2º. La suma a que se refiere el artículo anterior se consignará judicialmente, y una vez obtenida la orden judicial de posesión, ésta será tomada por la Comisión Nacional de

Granos y Elevadores, -con intervención de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos a los efectos del inventario-, y la nombrada Comisión deberá proceder a su inmediata explotación, conforme a lo establecido en las leyes 11.742 y 12.253.

7. Plan de obras e inversiones. Año 1941. Decreto N° 93.950 de fecha julio 18 de 1941.

La Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, elevó al Poder Ejecutivo un nuevo plan de obras e inversiones, para completar la red de elevadores en construcción, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley N° 11.742.

Como hemos dicho, en virtud del Decreto N° 74.033 del 27 de diciembre de 1935, se aprobaron los estudios y conclusiones a que llegara la Comisión Asesora, designada por el Poder Ejecutivo por Decreto N° 35.468 de 1934, así como también, la documentación relativa al proyecto de obras, bases de licitación, especificaciones generales y técnicas especializadas.

En base a ellas, fué licitada y adjudicada parcialmente la red de los grandes elevadores portuarios, e iniciada su construcción con las unidades asignadas para Puerto Nuevo, Quequén, Rosario (Zona Sud), Villa Constitución, Ingeniero White y Santa Fe.

De acuerdo con lo aconsejado por la Comisión Asesora la construcción de la red de elevadores de campaña, había venido quedando postergada considerando la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos que había llegado la oportunidad de iniciar su construcción.

Respecto al plan de la red de elevadores terminales, estimó que debía ser modificado como resultado de distintas soluciones acordadas posteriormente al Decreto N° 35.468 sobre una nueva forma de concentración del movimiento de los cereales en el Puerto de Buenos Aires, por la aceptación en principio, de la propuesta de la S.A. Puerto San Nicolás, para tomar a su cargo la construcción del elevador proyectado en dicho puerto, de acuerdo a su Ley de Concesión N° 4.210, y por causa de la postergación de la construcción del elevador Rosario (Zona Norte) con motivo de los reparos opuestos por la Administración de los Ferrocarriles del Estado a la ocupación de los terrenos necesarios.

En cuanto a la red de campaña proyectada, debió ser reajustada, contemplando nuevas situaciones de hecho existentes, a saber:

- a) La incorporación a la red del Estado, de las unidades expropiadas a las Cooperativas y Corporación Americana de Fomento Rural, de acuerdo al Decreto N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939.
- b) Necesidad de computar la capacidad de las instalaciones privadas construídas durante los cuatro últimos años, para fijar los nuevos tonelajes de cereal "disponible" a la fecha para la red oficial.
- c) Conveniencia de rectificar las capacidades por causa de las variaciones sufridas de la producción por zonas, por la supresión de unidades previstas frente a las nuevas modalidades del transporte a granel, etc..

Estas circunstancias permitieron fijar en mayor grado las necesidades presentes y futuras y la mejor forma de satisfacerlas por medio de los elevadores locales.

Como resultado de sus estudios, la Dirección de Construcción modificó la red de elevadores de campaña que estaba proyectada, efectuando un reajuste de las capacidades, ubicaciones y tipos de obras a realizar, lo que permitió considerar un plan mínimo de construcción que significó una reducción sensible del costo de la red.

Teniendo en cuenta el estado en que se hallaban las obras de los elevadores terminales en construcción, consideraba que el plan total podría ser terminado en el año 1943.

El monto del nuevo plan integral que actualizaba, ascendía a la suma de \$ 106.815.000.- m/n, incluidas las expropiaciones de los elevadores de campaña de la Corporación y Cooperativas, objeto del Decreto N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939, por un importe de \$ 6.500.000 m/n.

Si bien el monto presupuesto, incluido nuevas expropiaciones, obras portuarias, construcción de playas para camiones y vías féreas y construcciones varias -suma m\$ 106.815.000- excede al monto que la Ley N° 11.742 autoriza; señalaba que debía tenerse en cuenta que los importes de adjudicación eran sólo aproximados, dada la forma de contratación adoptada por unidad de medida.

En consecuencia, no consideró necesario ajustar aquel importe al total que la Ley autoriza en su artículo 9° de m\$ 100.000.000, porque aquél es sólo aproximado; y puede mantenerse provisoriamente

para el nuevo plan, el que la ley fija sin dificultades la prosecución de los trabajos previstos.

En mérito a tales consideraciones, la Dirección de Construcciones de Elevadores de Granos solicitó la aprobación del plan que había proyectado a fin de encontrarse en condiciones de licitar la nueva red de elevadores de campaña, como así también, regularizar su plan de inversiones anuales futuras, en base al mismo.

De acuerdo con estos antecedentes, el Poder Ejecutivo, con fecha 19 de julio de 1941, dictó el Decreto N° 93.950, que dispuso:

- 1º) Aprobar el nuevo plan de obras e inversiones de seis años (1938-1943) actualizado y ajustado por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.
- 2º) Las inversiones a realizar, se ajustarán al crédito de \$ 100.000.000 m/n que la Ley N° 11.742 autoriza en su artículo 9º, debiéndose solicitar oportunamente al H. Congreso de la Nación, si fuera necesario, la ampliación de ese crédito.
- 3º) Autorizar al Ministerio de Agricultura para proceder a licitar públicamente, de acuerdo con los respectivos planes anuales de obras que se aprobarán por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, los elevadores terminales incluidos en el plan y aún no licitados; así también, aquéllos que aún adjudicados, las propuestas han sido retiradas una vez vencidos los plazos de su mantenimiento; la red de elevadores de campaña en las etapas propuestas, de modo que puedan empezar a funcionar con los elevadores portuarios en construcción; las instalaciones complementarias previstas, como ser: obras de margen, defensas, vías férreas, playas para camiones, calzadas de acceso y edificios de explotación de la red, etc.

Plan de obras del año 1941.

El plan preparado por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, aprobado por decreto del Poder Ejecutivo N° 93.950 del 19 de julio de 1941 y decreto de insistencia N° 106.911 del 11 de di-

ciembre de 1941, comprendía la ejecución de 11 elevadores terminales ya previstos con un total de 529.100 toneladas, expropiación de un elevador terminal y quince elevadores de campaña con 174.600 toneladas y ejecución de 243 elevadores de campaña, con un total de 348.100 toneladas, lo que hace una capacidad total de almacenamiento de 1.050.800 toneladas.

Los elevadores de campaña serían de cuatro tipos de capacidades: 5.000, 2.500, 1.500 y 800 toneladas.

En el cuadro siguiente se detallan las obras que constituyen el plan preparado por la referida Repartición.

PLAN DE OBRAS - AÑO 1941

Designación de la obra	Tonelaje	Importe parcial	Importe total
<u>Item I- Elevadores terminales</u>			
a) Elevador de:			
Puerto Nuevo.....	148.500	14.020.000	
Quequén.....	47.600	5.660.000	
Rosario Sud.....	75.000	9.525.000	
Villa Constitución..	55.000	6.375.000	
Ingeniero White.....	61.600	3.145.000	
Santa Fe.....	50.000	6.010.000	
Diamante.....	19.700	3.445.000	
Concepción del Uru- guay.....	18.700	3.305.000	
La Plata.....	22.000	3.500.000	
Mar del Plata.....	22.000	3.205.000	
Zárate.....	10.000	2.485.000	
	529.100	60.675.000	
b) Obras de margen, atraque, defensa, etc.....		2.735.000	
c) Vías férreas, accesos, pla- yas, sistematización del terreno, etc.....		3.890.000	
d) Mejoras en el elevador terminal de Rosario y en 9 elevadores de campaña ex- propiados a la Corporación Americana de Fomento Rural y en 6 de campaña expropia- dos a las Cooperativas.....		1.720.000	69.020.000
<u>Item II-Elevadores de Campaña</u>			
a) 9 unidades de 5.000 tonela- das.....	45.000	2.928.000	
34 unidades de 2.500 tón...	85.000	5.511.000	
83 " " 1.500 "....	124.500	7.506.000	
117 " " 800 "....	93.600	8.645.000	
243 unidades.....	348.100	24.590.000	
b) Desvíos ferroviarios, acce- sos y playas de maniobras..		2.280.000	
c) Instalaciones de secado-			

Designación de la obra	Tonelaje	Importe parcial	Importe total
50 - 60 unidades.....		2.085.000	
d) Instalaciones portátiles para cargar granos a gra- nel: 100 equipos.....		<u>250.000</u>	30.205.000
<u>Item III- Expropiaciones</u>			
a) Elevador terminal Rosario y 9 elevadores de campa- ña de la Corporación Ame- ricana de Fomento Rural y 6 elevadores de campa- ña de Cooperativas autori- zadas por Decreto N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939.....	80.000 94.600	<u>6.500.000</u>	6.500.000
<u>Item IV- Indemnizaciones</u>			
Rescisión de contratos e indemnizaciones.....		<u>750.000</u>	<u>750.000</u>
TOTAL.....	<u>1.051.800</u>		<u>106.475.000</u>

Licitación de 64 elevadores de campaña.

De acuerdo a lo dispuesto por el Decreto N° 93.950, el Ministerio de Agricultura autorizó a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos por resolución N° 25.432 del 13 de diciembre de 1941 a que procediera al llamado para licitar públicamente la construcción de 64 elevadores de campaña distribuidos en 11 series, separadamente para los rubros "Construcciones" y "Maquinarias" y Equipos", dentro de los siguientes importes:

Grupo A- Construcciones.....	\$ 5.923.381,55
Grupo B- Maquinarias y equipos.....	\$ 5.353.292,80
Total.....	<u>\$ 11.276.674,35</u>

Las unidades licitadas serían todas de hormigón armado y de las siguientes capacidades:

6	Elevadores de 5.000 ton. c/u.	con 30.000 ton.
16	" " 2.700 " "	" 43.200 "
<u>42</u>	" " 1.500 " "	" <u>63.000</u> "
<u>64</u>	Elevadores	con <u>136.200</u> ton.

La licitación se llevó a cabo el 25 de febrero de 1942, pero luego no pudo llevarse a la práctica por los inconvenientes derivados de la guerra y, posteriormente, el Poder Ejecutivo por Decreto N° 5.915 del 10 de marzo de 1944, dejó sin efecto la licitación.

6. Elevador de Granos del Puerto de Buenos Aires. Dique II.

En virtud de la concesión que le fué otorgada en noviembre del año 1900, el Ferrocarril Central Argentino explotaba un elevador de granos en el puerto de la Capital. De acuerdo al contrato suscripto, la concesión vencía el 2 de abril de 1941, y dentro de los dos meses de ese vencimiento el concesionario debía retirar por su cuenta las construcciones e instalaciones, salvo que el Estado prefiriese tomarlas por el valor de los materiales considerados fuera del lugar.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores se abocó al estudio de este problema y antes de que venciera la concesión, llegó a las siguientes conclusiones:

- 1º. El examen de las instalaciones puso de manifiesto que no convenía su adquisición, por cuanto se trataba de un elevador antiguo que necesariamente tendría que dejar de funcionar cuando se habilitase el de la red oficial que se construía en Puerto Nuevo.
- 2º. Procedería, entonces, exigir la demolición de las construcciones; pero esa solución, si bien estaba prevista en el contrato, crearía un serio problema al restar una capacidad de almacenaje de 44.000 toneladas, en momentos en que era notoria la exigüidad de los locales de almacenamiento de granos.
- 3º. La solución que propuso la Comisión, era la de suscribir un contrato con la empresa concesionaria, por el que se le graba mantener las instalaciones sin que debieran ser adquiridas por el Estado y sin que por ello se prolongase el período de concesión. En virtud de sus disposiciones el concesionario acordaba a la Comisión el uso de las maquinarias mediante un precio reducido y como las construc-

ciones quedaban a beneficio del Estado sin cargo alguno, sería posible continuar con el movimiento del elevador y, por consecuencia, sin que se perdiera esa capacidad del almacenaje.

Mediante la solución propuesta se lograban, además, importantes ventajas:

- a) Las sumas que la Comisión debería abonar al Ferrocarril Central Argentino, así como los demás gastos que demandara la explotación, se cubrirían con el producido de los derechos que, por almacenaje y manipuleo abonarían los usuarios del servicio.
- b) Además, ello permitiría al Poder Ejecutivo llevar a cabo de una manera ventajosa, los estudios indispensables para, en su oportunidad, dictar las normas sobre explotación de elevadores y estar en condiciones de manejar los de la red del Estado, en especial, el de Puerto Nuevo. Esta era una cuestión de suma importancia, pues toda zona comercial presenta características diferentes y propias y si bien la Comisión había ya realizado estudios sobre tipificación de granos en las zonas Rosafé y Bahía Blanca, en distintos elevadores ubicados en las mismas, aún no lo había hecho en la zona Buenos Aires por falta de un elevador terminal disponible. Con el elevador del Dique II, tal necesidad quedaría satisfecha.
- c) Por otra parte, para que en su momento la Comisión, pudiera hacerse cargo y explotar el elevador que se construía en Puerto Nuevo -como también otros de la red oficial-, resultaba indispensable preparar con tiempo el personal para el mismo.

En mérito a estos antecedentes, la Comisión celebró con la empresa del Ferrocarril Central Argentino, "ad referendum" del Poder Ejecutivo, un contrato que fué aprobado por éste, por Decreto Nº 87.350 de fecha 27 de marzo de 1941.

Dicho contrato establecía, entre sus cláusulas, las siguientes disposiciones principales:

- a) El Ferrocarril Central Argentino queda eximido de la obligación que tenía de acuerdo al contrato anterior de concesión, de demoler las construcciones del elevador de granos que posee en el puerto de Buenos Aires, dique II, al vencerse, el 2 de abril de 1941, la concesión que le fué otorgada el 28 de noviembre de 1900).
- b) Los edificios quedarán a beneficio del Estado, sin cargo alguno, quedando desligado el Ferrocarril de toda responsabilidad o compromiso a este respecto y, en consecuencia, el Ferrocarril Central Argentino no deberá abonar suma alguna en concepto de arrendamiento de los terrenos fiscales en que se encuentra el elevador, a partir de la fecha del vencimiento de la concesión.
- c) La maquinaria, equipo y material de vías, quedarán siempre de propiedad de la empresa, la que procederá a su levantamiento y retiro al término del nuevo contrato.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores, conforme al art. 2º de este convenio, tomó a su cargo la explotación del elevador, incluso la de todas las comodidades e instalaciones para la recepción, almacenaje y acondicionamiento de granos, desde el 2 de abril de 1941.

9. Actuaciones de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durante el año 1941.

Explotación del Elevador del Dique Nº 2 del Puerto de la Capital. Resolución Nº 252 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

En virtud del Decreto Nº 87.350 de fecha 27 de marzo de 1941, la C.N.G.E. se hizo cargo del elevador que la empresa del Ferrocarril Central Argentino poseía en el Dique Nº II del Puerto de la Capital Federal.

La explotación de este elevador permitiría a la Comisión experimentar en la zona de Buenos Aires, en la misma forma como lo había hecho anteriormente en las zonas de Rosafé y Bahía Blanca, el sistema de comercialización basado en los principios del depósito irregular y certificado transmisible.

Con el objeto de fijar el régimen a que se ajustaría la explotación de esta unidad, la C.N.G.E. dictó la Resolución N° 252 el 27 de marzo de 1941, en la que se establecen textualmente, las siguientes disposiciones:

Artículo 1º.- Explotar el elevador ubicado en el Dique N° 2 del Puerto de la Capital, que en adelante se denominará "Elevador Oficial Dique N° 2 del Puerto de la Capital".

Dicha explotación se efectuará conforme a las disposiciones de la Resolución N° 223, en cuanto no sean modificadas por la presente.

Tipificación y certificación oficial de trigo. Envío del grano al elevador.

Artículo 2º.-El trigo que se envíe al "Elevador Oficial Dique N° 2 del Puerto de la Capital", con destino a la tipificación y certificación oficial, deberá remitirse en todos los casos consignado a la orden de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Elevador Oficial, estación Puerto Mader Dique N° 2 del Puerto de la Capital.

Gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado.

Artículo 3º.-Si los gastos a que se refiere el inc. 1º del art. 7º de la Resolución N° 223 no hubieran sido abonados por el remitente, serán pagados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, la que los anotará en el certificado. Por dicho adelanto la Comisión Nacional de Granos y Elevadores no cobrará interés alguno durante el primer mes; pasado ese plazo cobrará por el mismo y a partir del día de recepción de la mercadería, un interés del 5% anual.

Entrega del grano.

Artículo 4º.- La entrega de la mercadería se efectuará puesta y pesada a granel en balanza del elevador, corriendo por cuenta del que retire el cereal, los gastos que origine el

movimiento del grano después de pesado.

Tarifas.

Artículo 5º.-Para las operaciones de movimiento del grano, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles de trabajo:

1) Granel

Recepción de vagón, pesar,
ensilar y embarcar a granel
pesando..... m\$N 0,07 por 100 kilogramos

2) Embolsado

Recepción de vagón a pila,
de pila cortando a rejilla,
pesar, ensilar y embarcar a
granel pesando.....m\$N 0,18 por 100 kilogra-
mos.

Recepción de vagón cortando,
pesar, ensilar y embarcar a
granel pesando.....m\$N 0,008 por 100 kilogra-
mos.

3) Almacenaje.

Por almacenaje a granel,....m\$N 0,002 por 100 kilogra-
mos, por día.

Disposiciones especiales.

Artículo 6º.-Los interesados en enviar trigo al elevador que deseen conocer previamente el tipo y grado de su mercadería, podrán solicitar a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores el análisis de la muestra respectiva. La Comisión realizará gratuitamente dicho análisis y sólo responderá por la gradación correspondiente a la muestra remitida. Las muestras deberán ser enviadas a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Elevador Oficial, Dique N° 2 del Puerto de la Capital, y en cantidad proporcionada a las partidas que representen. Esta proporción no deberá ser

menor de 1/2 Kgr. por cada 50 toneladas.

Mercadería no destinada a la tipificación.

Operaciones en mercadería embolsada y en silo especial.

Artículo 7º.-La Comisión Nacional de Granos y Elevadores concederá espacios para almacenaje de mercadería embolsada y para mercadería a granel con destino a ensilaje especial, siempre que la capacidad disponible en el elevador lo permita.

Artículo 8º.-Los interesados en depositar mercadería embolsada o en silo especial deberán solicitarlo con la debida anticipación al Encargado del elevador, utilizando el formulario que a esos efectos establezca la Comisión.

Embarque directo.

Artículo 9º.-La Comisión realizará operaciones de embarque directo de mercadería a pedido del interesado, siempre que éste tenga vapores disponibles a la carga y que tal operación, a juicio exclusivo de la Comisión, sea posible sin impedir o entorpecer otras operaciones del elevador.

Envío de la mercadería al elevador.

Artículo 10º.-Toda mercadería destinada a ensilaje especial, para almacenaje embolsado o para embarque directo, deberá ser consignada a nombre del depositante y en la siguiente forma: "Elevador Oficial, Estación Puerto Madero, Dique N° II del Puerto de la Capital".

Tarifas.

Artículo 11º.-Para mercadería destinada a depósito en galpón o ensilaje especial y para las operaciones de embarque directo, regirán las siguientes tarifas:

- 1) Por movimiento en días y horas hábiles de trabajo:

EMBOLSADO	Granos	Bolsas vacías
	Por bolsa hasta 70 Kgrs.	Por lio de 25 bolsas o fracción
1-Embarcar directamente del vagón a bordo (incluso reparar).....	0,045	0,06
2-Descargar de vagón y apilar en depósito (incluso reparar).....	0,045	0,06
3-Embarcar de depósito o cargar en vagón (incluso reparar).....	0,045	0,04
4-Llevar de la pila a la turba para contar (Véase nota A).....	0,0245	--
5-Traspilar.....	0,04	0,04
6-Clasificar a la entrada.....	0,015	--
7-Reembolsar o poner en bolsa adicional (Véase nota D).....	0,10	--
8-Pesar en balanza portátil.....	0,03	--
9-Achicar bolsas.....	0,25	--
10-Marcas, por cada 100 bolsas.....	0,40	0,40

A GRANEL	Trigo, maíz y cebada	Lino y Avena
	Por 100 Kgrs.	Por 100 Kgrs.
11-Recibir de vagones, a granel; pesar y embarcar, sin entrar a silo.....	0,04	C
12-Recibir de vagones embolsado, abrir, pesar y embarcar a granel sin entrar a silo.....	0,05	O M
13-Recibir de vagones a granel, pesar y almacenar.....	0,04	V E
14-Recibir de vagones embolsado, abrir y pesar y almacenar (Véase nota A)..	0,05	H
15-Embarcar de silo a granel incluso pesar.....	0,03	C I
16-Embolsar y embarcar o apilar (Véase nota B).....	0,15	O
17-Embolsar y embarcar o apilar bolsas especiales y doble costura (Véase nota B).....	0,17	N A
18-Transillar o pasar a embolsadero y pesar.....	0,03	L
19-Juntar, empaquetar y apilar bolsas vacías, por c/lio de 25 bolsas o fracción.....	0,03	
20-Clasificar bolsas vacías para embolsar por c/100 bolsas o fracción.....	0,40	

Notas: A)- Para pasar a silos los granos depositados en pila se cobran los precios Nos. 4 y 14, salvo arreglo especial.

B)- Las bolsas deberán ser provistas por el interesado.

Por movimientos fuera de horas hábiles o en días domingo y feriados se cobrarán precios convencionales.

2) Por almacenaje por día:

En silos, (debiendo abonarse la capacidad íntegra del silo, calculada a razón de 750 Kgs. por m³)...m\$ 0,00225
por 100 Kgs.

En galpones, (debiendo abonarse la capacidad íntegra concedida):

Cereales y oleaginosos.....m\$ 0,00162 por bolsa.

Lío de 25 bolsas o fracción.....m\$ 0,003

La tarifa por almacenaje, tanto en silo como en galpón, comenzarán a correr después de los seis días de concedido el almacenaje,

Por trabajos no mencionados los precios serán convencionales.

Artículo 12.- Los derechos por depósito de mercadería embolsada y ensilaje especial, deberán ser abonados por los interesados en la siguiente forma:

a) Por 30 días o fracción adelantados, cuando se hubiera acordado depósito por periodos de 30 o más días.

b) Por 10 días o fracción adelantados, cuando se hubiera acordado depósito por periodos menores de 30 días.

Todos los pagos deberán realizarse dentro de los cinco días de comenzados los plazos correspondientes.

Disposiciones especiales.

Artículo 13.- Cuando la mercadería fuera destinada para ensilaje especial, depósito embolsado o embarque directo, la Comisión no se responsabilizará por el peso, avería, incendios u otros siniestros o por el deterioro provenientes de vicio de los granos ni por la merma que resulte de la lim-

pieza o ventilación, y todo riesgo será por cuenta de los dueños de la mercadería.

Artículo 14.- La Comisión se reserva el derecho de rehusar el recibo de la mercadería en los depósitos, como asimismo la carga de buques cuando lo juzgue conveniente.

Artículo 15.-Para facilitar el movimiento de los vagones, la Comisión se reserva el derecho de descargarlos por cuenta de los consignatarios a cualquier hora, de día o de noche, entendiéndose que aunque así lo hubiera solicitado el interesado, si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen, lo serán a pila o a silo especial según corresponda, aún en los casos que haya buque a la carga, si éste, por cualquier causa no estuviera en condiciones o no pudiera dársele atraque para recibir todos los vagones que haya diariamente.

Artículo 16.-La Comisión no se compromete a facilitar espacio en sus depósitos para guardar separadamente las consignaciones para un depositante, procedente de diferente remitente o estaciones, ni tampoco para clasificar sus cereales. Se cobrará un centavo y medio moneda nacional (\$0.015 m/n) adicional por cada bolsa que sea clasificada mientras se descargue. La clasificación deberá ser hecha por el depositante.

Artículo 17.-No se admiten transferencias sin traspilar los granos en bolsas o removerlos de silo, salvo que sean por existencia total o por la cantidad que resulte en una o más pilas o silos y previo pago de los gastos.

Artículo 18.-Los precios para granos en bolsas, trigo, lino, maíz, etc., son por cada bolsa que no pase de 70 Kgs. Las que pesen más de 70 Kgs., serán reducidas a este límite por cuenta de los interesados.

Disposiciones generales

Artículo 19.-La Comisión se reserva el derecho de mover el grano de un silo a otro; de rehusar el recibo en sus depósitos del grano en mal estado y también de remover, por cuenta de su propietario, el que empiece a deteriorarse.

Artículo 20.-Vencidos los plazos concedidos para depósito de mercadería embolsada y ensilaje especial, los depositantes deberán retirar la mercadería del elevador dentro de las 24 horas subsiguientes.

Artículo 21.-Si los depositantes no retiraran la mercadería conforme al artículo anterior, la Comisión podrá, en cualquier momento, proceder a la venta de la mercadería depositada, por intermedio del corredor matriculado que la misma designe, como operación común en los recintos de la Cámara Gremial de Cereales de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires o de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Podrá también proceder la Comisión en la misma forma, en caso de que el interesado no abonare los derechos dentro de los cinco días de comenzado cada período de pago.

Artículo 22.-Realizada la liquidación de la mercadería, conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión deducirá del importe obtenido, los gastos ocasionados por la venta, como también los derechos de manipuleo y almacenaje que se adeudaren hasta esa fecha al elevador.

Explotación del Elevador Oficial "Rosario Norte"-Resolución N° 291 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

El Poder Ejecutivo por Decreto N° 106.338 dictado el 22 de noviembre de 1941, dispuso la toma de posesión del Elevador Terminal de Rosario Norte y unidades de campaña tributarias del mismo, de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural S.A.

La C.N.C.R., a fin de reglamentar la explotación de este elevador dictó con fecha 23 de diciembre de 1941, la Resolución N° 291, que contiene las siguientes disposiciones:

Art. 1º-Explotar el elevador ubicado en Rosario Norte, antes citado, que en adelante se denominará "Elevador Oficial Rosario Norte", de acuerdo con las disposiciones de la Resolución N° 283 en cuanto no sean modificadas por la presente y a partir de la fecha en que se tome posesión del mismo.

Tipificación y certificación oficial de trigo. Envío de grano al elevador.

Art. 2º-El trigo que se envíe al "Elevador Oficial Rosario Norte" con destino a la tipificación y certificación oficial, deberá remitirse en todos los casos consignado a la orden de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Elevador Oficial Rosario Norte. A los efectos de la tipificación y certificación oficial la Comisión Nacional de Granos y Elevadores solamente recibirá en la mencionada unidad trigo que llegue a granel.

Gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado.

Art. 3º-Si los gastos a que se refiere el inc. 1º del art. 8º de la Resolución N° 283(1) no hubieran sido abonados por el remitente, serán pagados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, la que los anotará en el certificado. Por dicho adelanto la Comisión Nacional de Granos y Elevadores no cobrará interés alguno durante el primer mes; pasado ese plazo cobrará por el mismo y a partir del día de recepción de la mercadería, un interés anual del 5%.

Además del flete y tracción, que será en todos los casos "Rosario Muelle y Embarcaderos", se cargarán \$ 0,036 m/n. por

(1) Se refiere a los gastos de fletes ferroviarios y tracción del tonelaje que llegue por Ferrocarril.

100 kilogramos, por derechos de exportación que cobra la S.A. Puerto Rosario.

Entrega del grano

Art. 4º-La entrega de la mercadería se efectuará pasada a granel y puesta bordo puerto Rosario (Elevador Oficial Rosario Norte). Cuando se solicitare, la entrega se efectuará en bolsa, corriendo por cuenta del que retire el cereal los gastos respectivos.

Tarifas.

Art. 5º-Para las operaciones de movimiento del grano, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles de trabajo:

Recibir de vagones a pila, de pila cortando a rejilla y pesando a silo.....convencional

Recibir de vagones a granel, pesar y almacenar...\$ 0,08 los 100 Kgs.

Embarcar de silo a granel, incluso pesar...\$ 0,03 los 100 Kgs.

Por día, después de 15 días libres.....\$ 0,002 " " "

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores cobrará, además, en concepto de gastos de seguro de la mercadería \$ 0,01 m/n. por cada 100 kilogramos que se manipule por el elevador.

En todos los casos en que las entregas de grano por el elevador se realicen "embolsando", queda a cargo del que retire el cereal la provisión de las bolsas e hilo correspondientes.

Disposiciones especiales.

Art. 6º-Los interesados en enviar trigo al elevador que deseen conocer previamente el tipo y grado de su mercadería, podrán solicitar a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores el análisis de la muestra respectiva. La Comisión realizará gratuitamente dicho análisis y sólo responderá por la gradación corres-

pondiente a la muestra remitida. Las muestras deberán ser enviadas a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Elevador Oficial "Rosario Norte" y en cantidad proporcionada a las partidas que representen. Esta proporción no deberá ser menor de 1/2 kilogramo por cada 50 toneladas.

Almacenaje especial.

Art. 78-La Comisión Nacional de Granos y Elevadores concederá espacios para almacenaje con destino a silo especial, siempre que la capacidad disponible en el elevador lo permita.

Art. 82-Los interesados en depositar mercadería en silo especial deberán solicitarlo con la debida anticipación al Encargado del elevador, utilizando el formulario que a esos efectos tiene establecido o establezca la Comisión.

Embarque directo.

Art. 92-La Comisión realizará operaciones de embarque directo de mercadería a pedido del interesado, siempre que éste tenga vapores disponibles a la carga y que tal operación, a juicio exclusivo de la Comisión, sea posible sin impedir o entorpecer otras operaciones del elevador.

Envío de la mercadería al elevador.

Art. 102-Toda mercadería destinada a ensilaje especial, o para embarque directo, deberá ser consignada a nombre del depositante y en la siguiente forma: "Elevador Oficial Rosario Norte".

Tarifas.

Art. 112-Para mercadería destinada a depósito en galpón o almacenaje especial y para las operaciones de embarque directo, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles

de trabajo:

A) Tarifas de Manipuleo

Recibir de vagones embolsado, abrir, pesar y almacenar.....	\$ 0,05 los 100 Kgs.
Recibir de vagones a granel, pesar y almacenar.....	\$ 0,04 " " "
Embarcar de silo a granel, inclu- so pesar.....	\$ 0,03 " " "
Transilar, pesando.....	\$ 0,03 " " "
Limpieza.....	convencional
Secado.....	"

Por trabajos no mencionados, los precios serán convencionales, así como por movimientos fuera de horas hábiles o en días domingos y feriados.

B) Tarifas de Almacenaje

Período de Almacenaje	Tarifa por tonelada de capacidad y por mes	Total a pagar por Ton. de capacidad y período.
1 mes	0,60	0,60
3 meses	0,575	1,725
6 meses	0,55	3,30
9 meses	0,50	4,50
12 meses	0,45	5,40

Art. 12º. Los derechos por almacenaje en silo especial deberán ser abonados por los interesados en la siguiente forma:

- a) Por mes adelantado, dentro de los primeros cinco días, cuando se hubiere acordado almacenaje mensual.
- b) Por trimestre adelantado, dentro de los primeros cinco días, cuando se hubiere acordado almacenaje por tres, seis, nueve o doce meses.

Disposiciones especiales

Art. 13º-Cuando la mercadería fuere destinada a silo especial o embarque directo, la Comisión no se responsabilizará por el peso, avería, incendios u otros siniestros o por el deterioro proveniente de vicio de los granos ni por la merma que resulte de la limpieza o ventilación, y todo riesgo será por cuenta de los depositantes de la mercadería.

Art. 14º-Para facilitar el movimiento de los vagones, la Comisión se reserva el derecho de descargarlos por cuenta de los consignatarios a cualquier hora, de día o de noche, entendiéndose que aunque así lo hubiera solicitado el interesado, si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen, lo serán a silo especial, aún en los casos que haya buque a la carga, si éste, por cualquier causa, no estuviera en condiciones o no pudiera dársele atraque, para recibir todos los vagones que haya diariamente.

Art. 15º-No se admiten transferencias del grano almacenado, sin transilarlo, salvo que sean por existencia total o por la cantidad que resulte en uno o más silos y previo pago de los gastos.

Disposiciones generales.

Art. 16-La Comisión se reserva el derecho de transilar el grano cuando lo estime conveniente; de rehusar el recibo del grano en mal estado y también de transilar, por cuenta del depositante el que empieza a deteriorarse.

Art. 17º-Vencidos los plazos concedidos para almacenaje en silo especial, los depositantes deberán retirar la mercadería del elevador dentro de las 24 horas siguientes.

Art. 18º-Si los depositantes no retiraran la mercadería conforme al artículo anterior, la Comisión podrá, en cualquier momento,

preceder a la venta de la mercadería depositada, por intermedio del corredor matriculado que la misma designe, como operación común en los recintos de la Cámara Arbitral de Cereales de la Bolsa de Comercio de Rosario. Podrá también proceder la Comisión en la misma forma, en caso de que el interesado no abonare los derechos dentro de los cinco días de la fecha en que hubieran sido facturados.

Art. 19º. Realizada la liquidación de la mercadería, conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión deducirá del importe obtenido, los gastos ocasionados por la venta, como también los derechos de manipuleo, almacenaje, flete y tracción y derechos de exportación, que se adeudaren hasta esa fecha al elevador.

Otras resoluciones de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

- Nº 283 del 1/12/41 - Explotación de elevadores oficiales. Reemplaza a la Nº 223, 224, 225, 226, 246, 252 y 275. Rige para la cosecha 1941/42.
- Nº 284 del 1/12/41 - Certificación de tipo y grado en el Elevador de la S.A. del Puerto del Rosario. Reemplaza a la Nº 226. Rige para la cosecha 1941/42, conforme a la Nº 283.
- Nº 285 del 1/12/41 - Explotación del Elevador Nº 4 de Puerto Galván. Reemplaza a la Nº 225. Rige para la Cosecha 1941/42, conforme a la Nº 283.
- Nº 292 del 23/12/41 - Explotación del Elevador del Dique Nº 2 del Puerto de la Capital. Reemplaza a la Nº 252. Rige para la Cosecha 1941/42, conforme a la Nº 283.

10. Tareas desarrolladas por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durante el año 1942.

Durante el transcurso del año 1942, la Comisión Nacional de

Granos y Elevadores continuó la explotación de las distintas unidades incorporadas a la red nacional de elevadores, en las condiciones señaladas anteriormente.

Explotación del Elevador Oficial Rosario Centro (1)

Conforme con lo dispuesto por el Poder Ejecutivo en Decreto Nº 133.240 del 15 de octubre de 1942 la Comisión tomó posesión del elevador de granos existente en el puerto de Rosario, que era de propiedad de la S.A. Puerto del Rosario, a los efectos de proceder a su explotación conforme a lo establecido en las Leyes Nos. 11.742 y 12.253.

De acuerdo con la Resolución Nº 283 del 1º de diciembre de 1941, que establecía las disposiciones que regían para la explotación de los elevadores oficiales, teniendo en cuenta la nueva situación creada con respecto al citado elevador, la Comisión dictó con fecha 20 de octubre de 1942, la Resolución Nº 317 para determinar el régimen de explotación de esa unidad, fijando las tarifas respectivas.

Dispuso, además, que dicho elevador, en lo sucesivo, se denominaría "Elevador Oficial Rosario Centro".

Unidades en explotación por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores

Con la incorporación del Elevador Rosario Centro, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, en octubre de 1942, explotaba con carácter de servicio público, 19 elevadores oficiales; 4 terminales y 15 de campaña, con una capacidad del almacenaje de 254.870 toneladas.

Se detallan seguidamente las unidades en explotación indicando la capacidad de cada una.

(1) C.N.G.E. Bol. Inf. Diciembre 15 de 1942. pág. 612.

<u>Elevadores terminales</u>	<u>Capacidad en toneladas.</u>
Puerto Buenos Aires, Dique II.....	45.200
Puerto Bahía Blanca, Galván Nº 4.....	10.000
Puerto Rosario, Rosario Centro.....	24.000
Puerto Rosario, Rosario Norte.....	<u>80.000</u>
	159.200

Elevadores de campaña

Ubicados en las estaciones del F.C.C.A.

Firmat.....	9.940
Tancacha.....	6.280
Armstrong.....	6.240
Leones.....	6.280
Oliva (arrendado a la Cooperativa local).	6.280
Fuentes.....	6.240
Alejo Ledesma.....	9.000
Cabrera.....	6.450
Monte Maíz.....	6.200
Elortondo.....	4.620
San Marcos.....	4.820
Otto Bemberg.....	6.260
Alcorta.....	6.260

Ubicados en la Provincia de Entre Ríos.

Domínguez.....	5.400
Villaguay.....	<u>5.400</u>

95.670

254.870

Resolución Nº 327 del 27/12/42. Prerrogando para la cosecha 1942/43 la Resolución Nº 285 "Explotación del Elevador Nº 4 de Puerto Galván".

En este elevador que la Comisión arrendaba a la Empresa del Ferrocarril del Sud, se venían realizando ensayos de explotación durante las cosechas 1940/41 y 1941/42.

Por Resolución Nº 327 la Comisión resolvió continuar esas

experiencias con la cosecha 1942/43.

Resolución Nº 328 del 24/12/42. Período para la Recepción de trigo.

La C.N.G.E. consideraba que era conveniente anticipar la fecha establecida para la clausura de la recepción de trigo destinado a la tipificación y certificación oficial en los elevadores en que ella intervenía, de manera que entre esa fecha y la iniciación de la cosecha siguiente, medie un lapso razonable de tiempo que permite realizar la entrega de las existencias.

Para ello dictó la Resolución Nº 328 que modificaba el art. 5º de la Resolución Nº 283 del 1/12/41, en la siguiente forma:

"Art. 5º. La recepción del trigo de cada cosecha con destino a la tipificación, comenzará con la iniciación del año agrícola correspondiente, o sea el 1 de diciembre de cada año y terminará el 30 de setiembre del año siguiente".

11. Medidas dispuestas por el Poder Ejecutivo Nacional.

Decreto Nº 139.160 del 31/12/42.

Aprobando los estudios realizados por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para la habilitación provisional de los elevadores terminales en construcción.

La casi total paralización del comercio exterior originada por el conflicto mundial, trajo como consecuencia, la acumulación en el país de los excedentes de las cosechas de granos, planteándose un grave problema con su almacenamiento.

Era necesario que se arbitraran de inmediato medidas para poder colocar esa mercadería en condiciones de seguridad.

Como un recurso provisional, se decidió utilizar como depósitos algunos elevadores terminales que se hallaban en construcción y que no podían ser habilitados definitivamente por faltarles las maquinarias y equipos, a raíz de las dificultades de su transporte.

Resultaban especialmente adecuados para ello, los elevadores de Villa Constitución, Quequén, y Rosario Sud, siendo solamente necesario realizar algunos trabajos para ponerlos totalmente en condiciones para esos fines.

A tal efecto, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 139.160 en fecha 31 de diciembre de 1942, disponiendo:

- 1º. Aprobar los estudios realizados por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, para la habilitación provisional de los Elevadores terminales en construcción en los Puertos de Villa Constitución, Quequén y Rosario Sud, dentro de un presupuesto de máxima aproximado de m\$N 163.600.
- 2º. Dichos fondos serán provistos por la Junta Reguladora de granos.
- 3º. La Dirección de Construcción de Elevadores de Granos tendría a su cargo todo lo relativo a la ejecución de los referidos trabajos.

Decreto N° 145.094 del 15 de marzo de 1943.

Disponiendo que la Junta Reguladora de Granos adquiera hasta 250.000 toneladas de trigo certificado por la Comisión.

Como en oportunidades anteriores, el Poder Ejecutivo dispuso el 15 de marzo de 1943, la adquisición, por parte de la Junta Reguladora de Granos, de trigo certificado por la Comisión.

El Decreto N° 145.094, dictado en esa fecha, establecía:

"Art. 1º: La Junta Reguladora de Granos, adquirirá hasta la cantidad de 250.000 tons. a los productores que envíen directamente o por intermedio de cooperativas, el trigo certificado por la C.N.G.B. en los elevadores oficiales de Alcorta, Alejo Ledesma, Armstrong, Cabrera, Domínguez, Elortondo, Firmat, Fuentes, Leones, Monte Maíz, Otto Bemberg, San Marcos, Tancacha y Villaguay y en los terminales de Rosario Norte, Rosario Centro, Dique II del Puerto de la Capital, y N° 4 de Puerto Galván, abonando una prima en concepto de calidad de m\$N 0,20 por 100 Kgs. para el tipo duro de todas las zonas y efectuando un descuento de m\$N 0,10 por 100 Kgs. para el tipo blando de la zona Entre Ríos sobre los precios básicos que se establecen en los arts. 2º y 3º del presente decreto para los grados fijos del tipo Semiduro del standard faculta-

tativo de trigo en vigor."

Luego de los precios, el decreto contiene disposiciones idénticas a las que figuraban en los decretos similares dictados con anterioridad.

Decreto N° 5.373 del 13 de agosto de 1943.

Establecido nuevo régimen para la construcción de elevadores de granos.

Con fecha 13 de agosto de 1943, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 5.373, por el cual dispuso una importante modificación en el régimen establecido para la construcción de los elevadores de granos por el Decreto N° 75.982 del 30 de enero de 1936.

El primer decreto contenía las siguientes disposiciones principales:

- 1º. El Ministerio de Agricultura, con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tendrá a su cargo, en el cumplimiento de la Ley N° 11.742; la determinación de las características de tipo, capacidad, ubicación y condiciones de funcionamiento, que deberán poseer los elevadores de granos a construir.
- 2º. El estudio, proyecto y construcción de los citados elevadores será realizado por el Ministerio de Obras Públicas, conforme a las indicaciones que reciba del Ministerio de Agricultura.
- 3º. El personal de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, pasará a depender de inmediato del Ministerio de Obras Públicas.
- 4º. El Ministerio de Obras Públicas estudiará la situación creada por cada uno de los contratos firmados para la construcción de elevadores de granos y prepondrá la forma de continuar la obra a rescindir el contrato, teniendo en cuenta el actual estado de guerra y las perspectivas posibles.

En los considerandos de este decreto se decía que la experiencia había demostrado que el Departamento de Agricultura del cual dependía la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, -salvo esa Dirección- no contaba con los medios y recursos técnicos

específicos para solucionar en forma adecuada, los problemas que se habían venido planteando para la construcción de la red de elevadores, especialmente por las dificultades en la provisión de maquinarias y equipos contratados en el extranjero.

Además, se entendía que la realización de estas obras, era más propia del Ministerio de Obras Públicas.

De acuerdo con esta disposición del Poder Ejecutivo, se organizó la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos en el Ministerio de Obras Públicas, con las funciones indicadas en el Decreto N° 5.373/43.

Decreto N° 10.111 del 7 de octubre de 1943.

Disponiendo que el centraler del funcionamiento e intervención en las tarifas de los elevadores de granos situados en zonas portuarias, estará a cargo exclusivo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

A raíz de una gestión iniciada por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y con el objeto de dejar perfectamente definida la intervención y el centraler que tendrían los distintos organismos administrativos del Estado en las tarifas de los elevadores ubicados en zonas portuarias, el Poder Ejecutivo con fecha 7 de octubre de 1943, dictó el Decreto N° 10.111, cuyo art. 1° establecía textualmente:

"El centraler del funcionamiento y la intervención en las tarifas de los elevadores de granos situados en zonas portuarias serán efectuados, exclusivamente, por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores; quedando a cargo del Ministerio de Obras Públicas únicamente lo relativo a los proyectos e inspección de las obras e instalaciones en todo aquello que se relacione con la explotación general de los puertos".

Decreto N° 10.611 del 6 de octubre de 1943.

Facultando a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores a conceder autorizaciones para la construcción y funcionamiento de granos con silos e instalaciones de manipuleo.

A raíz de las dificultades creadas por la escasez y la insuficiencia de depósito para el almacenaje de granos, el P.E. por Decre-

to N° 10.611 del 6 de octubre de 1943, autorizó a la C.N.G.E. a conceder autorizaciones precarias para la construcción y funcionamiento -donde no existieran elevadores concedidos conforme a la Ley 11.742 e donde los que existieran fueran insuficientes para las necesidades del momento- de graneros con silos e instalaciones de manipuleo que, por sus características, no sean aptos para prestar servicio público, como también para la instalación de cargadores fijos y portátiles a granel, con la obligación por parte de los permisionarios de desarmar y retirar las instalaciones cuando la citada Comisión lo dispusiese, sin derecho a indemnización ni reclamo alguno.

Decreto N° 16.356 del 11 de diciembre de 1943. Disponiendo que la Junta Reguladora de Granos adquiriera hasta 300.000 toneladas de trigo tipificado y certificado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en los elevadores oficiales.

Siguiendo la norma de años anteriores, el P.E. dispuso por el Decreto N° 16.356/43 que la Junta adquiriese a los productores hasta 300.000 tons. de trigo de la cosecha 1943/44, tipificado y certificado por la C.N.G.E. en los elevadores oficiales, estableciendo prima en concepto de calidad de m\$n 0,20 por 100 Kgs. para el tipo duro y descuento de m\$n 0,10 por 100 Kgs. para el tipo blando, sobre los precios básicos que establecía el mismo decreto.

12. Trabajos cumplidos por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en el año 1943. Tipificación y certificación de trigo en los elevadores oficiales.

En materia de elevadores de granos, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores continuó durante el año 1943, cumpliendo las tareas de tipificar y certificar el trigo que se remitía a los elevadores oficiales, correspondiente a la cosecha 1942/43.

La tipificación del trigo que se recibía a esos efectos, estaba a cargo del personal especializado de la Comisión, efectuándose esa labor de acuerdo a las especificaciones del "standard" en vigencia (Resolución N° 107), otorgándose certificados que acreditan el

peso, tipo y grado del grano ensilado.

Dichos certificados se hacían efectivos por intermedio de la Junta Reguladora de Granos por el importe total de los mismos, de acuerdo a los precios fijados por el Poder Ejecutivo para el trigo certificado por la Comisión, previa deducción de los gastos devengados desde el día del depósito hasta el de la adquisición.

La remisión del trigo a los elevadores oficiales, importaba para los propietarios del cereal, varias e interesantes ventajas:

- 1º. Entrega inmediata de la mercadería, quedando a cubierto de los riesgos por mermas y desmejoramiento de calidad.
- 2º. Devolución de las bolsas puesto que se almacenan "a granel", cuestión de vital importancia en esos momentos.
- 3º. Liquidación inmediata de la operación.

Sin embargo, para la cosecha 1942/43, la Comisión se vió precisada a imponer algunas restricciones a las cantidades de grano a recibir en los primeros momentos, en las unidades oficiales, pues las dificultades provenientes de la situación internacional, la falta de vagones y otros medios de transporte, impidieron a esa Repartición liberar, de los elevadores a su cargo, el cereal de la cosecha anterior, quedando, en consecuencia, un espacio disponible muy inferior al que hubiera necesitado para hacer frente a las necesidades de los remitentes.

Según manifestaba la propia Comisión: (1) "El presente año agrícola-comercial plantea de una manera difícil de solucionar, el problema que supone la falta de espacio para el depósito a granel de cereales. En efecto, la capacidad en los elevadores que explota la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, se halla ocupada, en gran proporción por trigo de la anterior cosecha, al cual no se ha podido dar salida debido a la situación internacional de todos conocida".

(1) C.N.G.E. Bol. Inf. Marzo 15 de 1943, pág. 144.

A fin de solucionar esta situación, la Comisión se empeñó en una campaña tendiente a liberar en los elevadores a su cargo, el espacio ocupado por el trigo de la cosecha 1941/42.

Por estas circunstancias, no le fué posible tipificar el trigo de la cosecha 1942/43, en las cantidades normales como había venido realizando en años anteriores.

No obstante esas dificultades, la Comisión tipificó y certificó oficialmente trigo de la cosecha 1942/43, en los elevadores locales de Alejo Ledesma, Armstrong, Elortondo, Otto Bemberg, Leones y San Marcos y en el elevador terminal del Dique II del Puerto de la Capital; donde se emitieron certificados en respaldo del trigo de la referida cosecha, que fuera tipificado y almacenado en ellos. (1)

La Comisión hizo saber que tan pronto fuera posible dejar libre de trigo viejo el espacio que aquél ocupaba en los elevadores oficiales, se procedería a recibir trigo de la cosecha nueva a los efectos de su certificación, operaciones en las que, consecuente con los principios de su creación, le daría preferencia a los envíos que hicieran los productores directamente o por intermedio de Cooperativas. (2)

Las dificultades comentadas para la cosecha 1942/43, se presentaron nuevamente para la tipificación y certificación de trigo de la cosecha siguiente, como lo señala la Comisión. (3)

Para subsanar los inconvenientes producidos, la aludida Repartición, conjuntamente con la Junta Reguladora de Granos, arbitraron los medios a su alcance, no pudiendo, sin embargo, impedir que se limitara nuevamente la recepción del cereal en los elevadores oficiales.

13. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional. Decreto Nº 3.032 del

(1) Bol. cit. pág. 144.

(2) Id., pág. 145.

(3) C.N.G.E. Bol. Inf. Diciembre 15 de 1943, pág. 524.

9 de febrero de 1944. Estableciendo normas con respecto al arrendamiento de Elevadores Oficiales de Campaña.

La Ley N° 11.742, en su art. 7° inc. d autoriza a la C.N.G.E. para arrendar los elevadores de la red oficial, con sujeción a las disposiciones de dicha ley y de su reglamentación, dando preferencia a las asociaciones de agricultores o cooperativas inscriptas en los Registros del Ministerio de Agricultura.

Con el objeto de reglamentar la forma en que se acordaría el arrendamiento de las unidades a estas entidades, la Comisión propuso un proyecto que el Poder Ejecutivo aprobó por Decreto N° 3.032, dictado el 9 de febrero de 1944.

Dicha disposición establece las siguientes normas:

- 1º. A los efectos del arrendamiento de los elevadores oficiales de campaña a las asociaciones de agricultores o cooperativas inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura la C.N.G.E. tomará en cuenta si la entidad solicitante reúne a la mayoría de los productores radicados en zona de influencia al elevador, si comercializa normalmente un volumen importante de la cosecha local y si acredita condiciones de responsabilidad a juicio de la Comisión.
- 2º. Las asociaciones o cooperativas agrícolas arrendatarias de elevadores oficiales de campaña, estarán eximidas de la obligación de prestar servicio público en cuanto al almacenamiento de los granos, pero estarán obligados a prestarlo en lo que respecta a su embarque, limpieza y secado, cuando dicho servicio le fuera solicitado por personas o entidades no asociadas a ellas, en cuyo caso cobrarán las tarifas establecidas por la C.N.G.E. para los elevadores oficiales.
- 3º. Estas disposiciones regirán durante la cosecha 1943/44.

Decreto N° 8.007 del 31/3/944. Aprobando el plan de obras a ejecutar en el año 1944 por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

Por este Decreto se aprobó el plan de obras a ejecutarse en el año 1944, fijándose el monto de las inversiones para ese ejercicio

en la suma de m\$ 11.665.000.

Decreto Nº 13.640 del 26 de mayo de 1944. Autorizando a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para entregar a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores a los fines de su explotación, los elevadores oficiales de Villa Constitución, Quequén y Rosario Sud.

De acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Nº 139.160 del 31 de diciembre de 1942, que aprobó los estudios realizados por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para la habilitación provisional de los elevadores terminales en construcción, como depósitos de granos, la mencionada dependencia procedió a realizar los trabajos necesarios a ese efecto en las unidades ubicadas en Villa Constitución, Quequén y Rosario Sud.

Encontrándose esas obras próximas a finalizar y, por lo tanto, los elevadores oficiales indicados en condiciones de prestar el servicio de emergencia previsto, el Poder Ejecutivo, el día 26 de mayo de 1944, dictó el Decreto Nº 13.640, por el que resolvió:

- 1º. La Dirección de Construcción de Elevadores de Granos queda autorizada para entregar a la C.N.G.E., a los fines de su explotación, los elevadores oficiales de Villa Constitución Quequén y Rosario Sud, sin perjuicio de la prosecución de los trabajos que la primera debe realizar hasta la total terminación de las obras e instalaciones mecánicas de dichas unidades a los efectos de la prestación, en su oportunidad del servicio público que establecen las Leyes Nos. 11.742 y 12253.
- 2º. La C.N.G.E., en uso de las facultades que le confiere la Ley Nº 12.253, fijará normas de explotación concordantes con el carácter emergente del servicio a prestar y determinará las condiciones de preferencia que regirán para el grano de propiedad de la Junta Reguladora de la Producción Agrícola. (1)

(1) La Junta Reguladora de Granos, en virtud del Decreto Nº 3.190 del 15 de febrero de 1944, pasó a denominarse "Junta Reguladora de la Producción Agrícola."

39. La C.N.G.E. y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, deberían coordinar sus respectivos planes de labor, hasta que las unidades estén en situación de habilitación definitiva, en forma de evitar interferencias que dificultasen los servicios específicos de cada una.

TERCERA PARTE

LA POLITICA OFICIAL

SOBRE LOS ELEVADORES Y DEPOSITOS DE GRANOS

Nuevas disposiciones adoptadas desde el año 1944 a la fecha.

Capítulo IDECRETO Nº 10.107/44EXPROPIACION DE USO TEMPORAL DE ELEVADORES DE GRANOS Y OTRAS INSTALACIONES, SITOS EN ZONAS PORTUARIAS.1. Generalidades.

Aspectos de la comercialización de granos con relación al problema de su almacenamiento. Situación anterior a la sanción del Decreto Nº 10.107/44.

2. Disposiciones del Decreto Nº 10.107/44.

Fundamentos, texto y comentarios.

3. Cumplimiento del Decreto Nº 10.107/44.

Labor desarrollada por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

4. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo y de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.5. Consideraciones sobre la aplicación del Decreto Nº 10.107/44.

-----ooOoo-----

1. Generalidades.

Aspectos de la comercialización de granos con relación al problema de su almacenamiento. Situación anterior a la sanción del Decreto Nº 10.107/44.

La política agraria emprendida por el Gobierno a partir del año 1933, como consecuencia de la situación económica general y de la agricultura en particular, fué de intervenir en la comercialización de los granos.

El Poder Ejecutivo, con fecha 28 de noviembre de 1933, dictó el Decreto Nº 31.864, por el que creó la Junta Reguladora de Granos, que, de acuerdo al art. 3º de dicha disposición, "comprará todo el

trigo, lino o maíz que se le ofrezca a los precios básicos, y le venderá a los exportadores, conforme a los precios del mercado internacional, con destino exclusivo a la exportación".

Esta intervención obedecía al propósito de asegurar a los productores rurales precios remuneradores por sus cosechas, en momentos en que las condiciones del mercado internacional habían hecho que los precios fueran inferiores a los costos de producción.

Como resultado de esa política oficial que se fué prolongando en los sucesivos años, y de circunstancias especiales emergentes del conflicto armado iniciado en setiembre de 1939, se le habían creado a las autoridades graves problemas.

En efecto, las restricciones en la navegación marítima, escasez de bodegas y cierre de importantes mercados importadores, impidieron el equilibrio normal entre la oferta y la demanda de los excedentes de nuestra producción agraria.

Nos encontramos así, que nuestro país, que como productor y exportador de cereales y oleaginosos, ocupa un lugar tan importante, se vió abocado al problema de almacenar enormes volúmenes de granos, a la espera del momento de poder comercializarlos.

Estas dificultades se hicieron sentir principalmente en los puertos por la congestión provocada por la acumulación de los excedentes, en razón de que el consumo interno es muy inferior al volumen destinado a la exportación y es a aquéllos donde van a concentrarse los saldos exportables.

El Estado, entonces, se vió en la necesidad de almacenar las grandes cantidades de granos adquiridos y que continuaba adquiriendo, debiendo recurrir para ello, a los depósitos de propiedad privada situados en los puertos y zonas adyacentes.

Como estas instalaciones pertenecían a los exportadores, en su casi totalidad, resultaba que estos cobraban al Estado almacenaje por el grano que después adquirirían, con lo que realizaban un gran negocio, pues no sólo se libraban de pagar los gastos de almacenaje, que en épocas normales estaban a su cargo, sino que todavía les cobraban.

En una oportunidad el Presidente de la Comisión Nacional de Granos y Elevaderos, Sr. Julio César Urien, declaró que "antes de san-

cionarse el Decreto N° 10.107 de fecha 20 de abril de 1944, las cosechas adquiridas por el Estado sólo podían almacenarse en las instalaciones privadas existentes en la campaña, en los antepuertos, y en los puertos propiamente dichos".

"Esto constituyó un brillante negocio para todos los depositarios. La Junta ha abonado por este concepto a los exportadores, durante los años 1941 a 1944, la suma de \$ 125.000.000 m/n..El beneficio líquido no lo digo porque no me dejarían continuar". (1)

Refiere luego que los particulares, entre instalaciones propias y fiscales arrendadas y espacios libres para planchadas, disponían de una capacidad aproximada de 2.500.000 toneladas y en las ciudades portuarias 1.000.000 más de toneladas.

Detalla, el Sr. Urien, otras importantes ventajas que tenían estos exportadores, las que pueden concretarse en los siguientes puntos:

- 1º. La mercadería entregada a los exportadores tenía preferencia para ser adquirida por el depositario, y en caso de que la comprara otro exportador, la Junta estaba obligada a abonarle, término medio \$ 3 m/n. por tonelada, en concepto de devolución. Esto constituía una enorme ventaja en perjuicio de los pequeños exportadores, porque ese margen hacía imposible la competencia.
- 2º. Para satisfacer las necesidades de la exportación, los exportadores siempre debían tener en los puertos grandes cantidades de granos, cuyo flete, movimiento y almacenaje, corrían por su cuenta y, además, el valor de la mercadería que debían adquirir en propiedad. Esto representaba una enorme suma de dinero que, como consecuencia del régimen existente no utilizaban y podían destinar a otras actividades, porque sólo adquirían en puerto a la Junta, los granos que ne-

(1) Conferencia pronunciada ante la Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria, el 11 de junio de 1945, sobre "Aspectos de la producción y comercialización de granos", publicada por la Secretaría de Industria y Comercio en el folleto; "La verdad sobre el comercio de granos". Junio de 1945, pág. 44.

cesitaban para cumplir compromisos inmediatos de exportación.

39. Las tareas de recepción, carga, descarga, y pesadas, se efectuaban con tarifas que dejaban buena utilidad y en el gran volumen suman millones.

Por otra parte, el Estado era propietario de numerosos depósitos situados en los puertos principales, que estaban arrendados a los exportadores en sumas ínfimas, en comparación con las que ellos cobraban a la Junta para depositar granos de propiedad del Estado.

A todo esto, debe agregarse que las dificultades del transporte planteaban al Gobierno un serio problema para la movilización de los granos, que debía enviarse no sólo a los puertos de embarque, sino los destinados a combustibles en las usinas y los que debían entregarse como materia prima a los molinos harineros y fábricas de aceites.

Estos hechos evidentes, a los que se sumó la necesidad de poseer los medios para el cumplimiento integral de la Ley de Granos y Elevadores -según el Sr. Urien-, fueron los que decidieron al Poder Ejecutivo a dictar el histórico Decreto N° 10.107 (de fecha 20 de abril de 1944), que declaró de utilidad pública el uso de los elevadores de granos, cargadores, galpones, tinglados, máquinas, utilaje y dependencias existentes en los puertos y susceptibles de ser utilizados para la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos y declaró la caducidad de los arrendamientos y cesiones con carácter precario de las instalaciones análogas de propiedad fiscal ubicadas en los mismos y que su explotación quedara en lo sucesivo reservada a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

La Ley N° 11.742, dictada en octubre de 1933, según hemos visto, autorizó la construcción de una red general de elevadores de granos locales y terminales, que debería estar totalmente construida dentro del plazo de 5 años a contar de su promulgación, es decir de 1938.

Pero al llegar el año 1944, solamente "tenemos en nuestro poder la ampliación del almacenaje adosada al elevador del Ferrocarril Sud en White y un solo elevador, el de Villa Constitución y no sirve a sus fines porque le falta el puente de embarque". (1)

(1) Id., ant. pág. 48.

Sabemos también que en octubre de 1935 se sancionó la Ley N° 12.253, de Granos y Elevadores, asignándole a la Comisión Nacional de Granos que creaba, entre sus múltiples funciones, la de administrar la red oficial de elevadores y la de fijar las normas para el funcionamiento de los elevadores privados.

Pero para poder cumplirse la Ley de Granos era necesario, por lo menos, que se dispusiera de los elevadores terminales.

El Decreto N° 10.107/44, vino precisamente a acelerar ese proceso.

Con sus disposiciones, son dos las leyes que se cumplen: la 12.253 y la 11.742.

El art. 14 de la Ley N° 11.742, dice que el Poder Ejecutivo podrá "ad-referéndum" del Congreso, comprar o expropiar cualquiera de los elevadores existentes en el país, si hay conveniencia en utilizarlos como parte integrante de la red, y a ese fin los declara de utilidad pública. Y los que no se incorporen a la red oficial, sólo deberán funcionar como servicio público, es decir, almacenar granos de terceros, cobrar las tarifas oficiales y someterse a las reglamentaciones que se expidan.

Dijo, además, el señor Urien: "De acuerdo al plazo dado en la Ley N° 11.742, ya no podría haber ningún elevador privado, salvo los de servicio público y a ningún exportador le interesa tener elevadores para el prójimo".

El Decreto N° 10.107, entregó a la C.N.G.E. el manejo de todos los elevadores portuarios y además los depósitos y tingaldos. Estos últimos no estaban comprendidos en la Ley N° 11.742, pero son su arrastre inevitable, porque a los exportadores no les interesa tener depósitos sin tener elevadores".(1)

(1) Id., ant. pág., 49.

2. Disposiciones del Decreto N° 10.107/44. Fundamentos, texto y comentarios.

El Decreto N° 10.107, dictado por el Poder Ejecutivo Nacional el 20 de abril de 1944, constituye una medida trascendental de Gobierno, que estaba destinado a solucionar importantes problemas que se le habían presentado, en razón de la intervención que asumió en la comercialización de las cosechas, y como una consecuencia inmediata de las dificultades ocasionadas por el conflicto mundial en el comercio internacional de granos.

En los extensos considerandos de este decreto se señalan las circunstancias que fundamentaron esa decisión del Gobierno.

No obstante, haber sido ya mencionada algunas de ellas con anterioridad, estimamos conveniente detallar cuáles fueron las razones que tuvo en cuenta el Poder Ejecutivo al dictar el Decreto N° 10.107/44.

Son ellas, las siguientes:

- a) El Estado, en ejercicio de su función tutelar y cumpliendo el imperativo de asegurar el bienestar general, ha debido ocurrir a la salvaguardia de la producción agrícola, por cuanto del afianzamiento de ésta depende, en gran parte, la economía del país.
- b) Conforme a esa política, claramente definida, el Estado ha intervenido en la comercialización de los granos, ya que no era posible, sin desmedro de tan vitales intereses, dejarla librada a los efectos de factores circunstanciales que, obrando natural o artificialmente en los precios, habrían de provocar profundo desequilibrio, con grave repercusión en esa economía y con el sacrificio injusto de los trabajadores del campo, imposibilitados, sin esa intervención, de cubrir los gastos que la explotación, agrícola demanda y aún sus necesidades más impostergables.
- c) Como consecuencia de esa actividad estadual y de la limitación en las exportaciones por causas del conflicto armado, el Estado se ve en la necesidad de almacenar el gran volumen de granos adquirido y el que continúa adquiriendo.

- d) Para satisfacer esa necesidad de almacenamiento ha sido necesario colocar el grano en los depósitos de quienes poseen comodidades para ello, con el resultado de que los exportadores -a quienes pertenecen, en general, tales comodidades en los puertos-cobran al Estado almacenaje por el grano que después adquieren, realizando un negocio a expensas de la colectividad pues no sólo se liberan de ese gasto, que en épocas normales estaba a cargo de ellos, sino que aún obtienen beneficio al realizar el depósito a título oneroso.
- e) En tal situación, es deber del Estado proveer los medios adecuados para satisfacer la necesidad pública del depósito de los granos, lo cual puede obtenerse declarando de utilidad pública todos los depósitos -cualquiera sea su naturaleza; elevadores de granos, galpones, tinglados, etc.-que existen en los puertos del país destinados a contener granos (embolsados o a granel) o susceptibles de contenerlos, que siendo de propiedad privada estén regidos por concesiones, meros permisos precarios o carezcan de ellos, y que se encuentren tanto en los recintos portuarios, propiamente dichos, como en las inmediaciones de los mismos.
- f) Efectuada esa declaración, el Estado puede convenir con los propietarios el precio del arrendamiento; y si los propietarios no se avinieren a arrendarlos o no se lograre acuerdo acerca de tal precio, procederá la expropiación temporal de su uso, expediente que encuadra en el concepto de la expropiación por causa de utilidad pública, conforme a la doctrina de los tratadistas y se admite en la legislación positiva.
- g) Como complemento de esa medida, corresponde declarar la caducidad de los arrendamientos y cesiones con carácter precario de los depósitos, galpones, tinglados y demás sitios ubicados en puertos, para el almacenamiento de granos, embolsados o a granel, a fin de que el Estado pueda utilizarlos a los fines establecidos precedentemente, evitándose en tal forma, la incongruencia actual de que el Estado pague almacenaje a sus propios arrendatarios.

- h) La posesión por el Estado de esos elementos de almacenamiento no impedirá que entidades privadas puedan almacenar sus propios granos, llegado el caso, pues éstos serán recibidos por el Estado a título de depósito en los espacios disponibles.
- i) La Ley Nº 12.253, al crear la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y dar a ésta el manejo de los elevadores de la red oficial prevista en la Ley Nº 11.742, ha dotado al país de un organismo hábil para administrar los diferentes depósitos de granos que el Estado posea; a lo que debe agregarse que la Comisión nombrada se encuentra en aptitud de llevar a cabo esa tarea, como consecuencia de la práctica realizada, desde hace varios años, en los elevadores terminales y locales, adquiridos de acuerdo con lo previsto en la segunda ley citada.

En mérito a estos antecedentes, fué que el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de ministros, el día 20 de abril de 1944, dictó el Decreto Nº 10.107, cuyas importantes disposiciones se transcriben a continuación:

Art. 1º. Declárase de utilidad pública el uso de todas las instalaciones, cualquiera sea su naturaleza -elevadores de granos, cargadores, galpones, tinglados, etc.-, incluso sus máquinas, utilaje, y dependencias, que sean utilizadas, o susceptibles de utilizarse para la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos, embolsados o a granel, estén regidas por concesiones, permisos precarios o carezcan de ellos, ubicadas en los recintos portuarios o en las inmediaciones de los mismos.

Exceptúase de la declaración precedente, a las instalaciones de los molinos harineros y establecimientos fabriles, en cuanto sean utilizadas exclusivamente para las operaciones industriales de los mismos.

Art. 2º. Declárase la caducidad de los arrendamientos y cesiones con carácter precario de los depósitos, galpones, tinglados y demás sitios de propiedad fiscal, ubicados en puertos para el almacenamiento o depósito de granos, embolsados o a granel.

En los casos en que esté previsto el aviso previo, la comunicación respectiva será dada de inmediato, por la repartición pertinente.

En lo sucesivo, el uso de esas instalaciones y sitios sólo podrá efectuarse por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 3º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores podrá arrendar lugares no cubiertos en puertos de propiedad privada, para depósito de granos, como también hacerse cargo de los contratos existentes al mismo objeto.

Art. 4º. Encomiéndase a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores la explotación de los elevadores de granos, galpones, tinglados, y demás instalaciones y sitios a que se refiere el presente decreto.

Art. 5º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores tomará posesión de las instalaciones mencionadas en los artículos primero y segundo, y convendrá con los propietarios "ad referendum" del Poder Ejecutivo, las condiciones y precio del arrendamiento.

Si los propietarios no se avinieren a la entrega o a las condiciones y precio del arrendamiento, los procuradores fiscales federales, a requerimiento de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores promoverán y sustanciarán los juicios de expropiación pertinentes, siguiendo el procedimiento prescripto en la Ley Nº 189. Estos juicios se iniciarán como de urgencia, solicitándose la posesión inmediata.

A los efectos previstos en el presente artículo, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores podrá requerir directamente el asesoramiento de la Dirección General de Navegación y Puertos, de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos y de la Dirección General de Aduanas.

Art. 6º. A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores depositará en cada juicio la suma que corresponda prudencialmente, de-

biendo proporcionarle los fondos necesarios la Junta Reguladora de la Producción Agrícola con imputación del presente decreto.

Art. 7º. La Junta Reguladora de la Producción Agrícola no aplicará ni venderá granos para exportación que no estén depositados en instalaciones a cargo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Cuando eventualmente sea necesario proceder al embarque de mercaderías estacionadas en instalaciones que no estén a cargo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, ubicadas fuera de zona portuaria, la misma será recibida por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en el lugar de depósito y cobrará por los movimientos las tarifas vigentes.

En todos los casos, el embarque estará a cargo exclusivo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 8º. La mercadería de propiedad de la Junta Reguladora de la Producción Agrícola depositada en instalaciones ubicadas en recintos portuarios o inmediatos a ellos continuará en la misma situación, subrogándose la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en los derechos y obligaciones de los actuales depositarios.

La Junta Reguladora de la Producción Agrícola liquidará los actuales contratos de depósito, a la fecha en que se tome posesión por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores de las respectivas instalaciones.

Art. 9º. Los elevadores y depósitos actualmente a cargo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, de acuerdo con lo establecido en la Ley 11.742, recibirán con preferencia grano de propiedad del Estado.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores se hará cargo de la mercadería de propiedad del Estado depositada en sus elevadores por particulares arrendatarios de espacio, y a tal efecto se subrogará en los derechos y obligaciones de éstos y podrá proceder a la rescisión de los respectivos contratos de arrendamiento.

Art. 10. En los casos en que se recibiere granos de propiedad pri-

vada, se aplicará la tarifa que se cobra en la respectiva instalación a la fecha del presente decreto, o, a falta de aquélla, la que fije la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 11º. La Junta Reguladora de la Producción Agrícola transferirá de otros depósitos o aplicará mercadería a depósito portuario de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, en la medida y tiempo que ésta lo requiera.

Art. 12º. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente decreto, la Junta Reguladora de la Producción Agrícola adelantará a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores -además de las previstas en el artículo 6º- las sumas que ésta le requiera dentro de un máximo de un millón de pesos moneda nacional mensuales que se compensará con los servicios que la segunda le preste.

Art. 13º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores reintegrará a la Junta Reguladora de la Producción Agrícola el "superávit" resultante de la explotación de las instalaciones previstas en el presente decreto; y procederá al reajuste de las tarifas a medida que la experiencia lo aconseje.

Art. 14º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores mantendrá todo o parte del personal permanente que presta servicios a la fecha del presente decreto en las instalaciones previstas en los artículos primero y segundo, personal que quedará en comisión por el término de un año; dando preferencia a los argentinos, nativos y naturalizados.

Comentarios sobre el Decreto N° 10.107/44.

En virtud del Decreto N° 10.107/44, se confía la administración y explotación de las instalaciones a que se refiere, a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, es en consecuencia, el Estado mismo quien, en el futuro, ha de manejar esos importantes intereses de la economía nacional.

"Como resultado de esa explotación por parte del Estado, éste dispondrá del instrumento indispensable para materializar los propósitos de mejoramiento de la calidad y condición de los granos y la obtención para el productor, como lógica consecuencia, de un precio concordante con la calidad originaria de la cosecha, obtenida por el

agricultor, casi siempre superior a la calidad de la mercadería que se exportaba, en virtud de los manípulos de distinto orden a que era sometido en las instalaciones portuarias. Por otra parte, al dictarse el Decreto N° 10.107, se ha tenido en cuenta la economía que ha de obtenerse en este servicio actualmente a cargo del Estado, al prescindir de la intervención de intermediarios cuyas ganancias incidían sensiblemente en la economía de la producción agrícola." (1)

Como hemos visto, el decreto referido dispuso que la C.N.G.E. concertara con los propietarios las condiciones y precios de arrendamiento y si no se obtenía su conformidad se procediera a la expropiación. (Art. 5°).

La expropiación del uso establecida por este decreto, constituyó una novedad jurídica para nuestros tribunales, pero está incluida en la doctrina de eminentes tratadistas y ha sido admitida en la legislación positiva.

"Se adoptó el concepto de expropiación de uso por la sencilla razón de que no se tenía en ese instante una idea aproximada de la suma que podría representar la expropiación definitiva de puertos particulares, desvíos, playas de maniobras, muelles propios, elementos de tracción, elevadores, depósitos, tinglados, material de planchadas, maquinarias, enormes cantidades de utilaje, y hasta talleres de reparación." (2)

Críticas formuladas al Decreto N° 10.107/44.

Al dictarse el Decreto N° 10.107/44, las casas exportadoras de cereales, se dirigieron al Poder Ejecutivo elevando un "Memorandum" con fecha 29 de abril de 1944, en el que formulaban diversas observaciones al mismo.

En síntesis, consideraban que el citado decreto, afectaba su

(1) C.N.G.E. Bol. Inf., Junio 30 de 1944. Pág. 52.

(2) Conferencia del Sr. Urien, ya cit., pág. 46.

libertad de trabajo y el ejercicio lícito de una industria y un comercio; el uso y disposición de su propiedad; la validez y vigencia de las convenciones y contratos; modifica o deja sin efecto por propia autoridad los contratos que el Estado había celebrado con ellas como persona privada; la igualdad ante la ley; la inviolabilidad de la propiedad, en cuanto ésta sólo puede ser expropiada por causa de utilidad pública fundada en ley que así lo declare y previamente indemnizada; y en cuanto las obligaba a hacer lo que no manda la ley.

Solicitaban, en consecuencia, que se dejara en suspenso la aplicación de las disposiciones contenidas en el Decreto 10.107/44 y se designara una comisión compuesta por funcionarios especializados del Ministerio de Agricultura, y por representantes de los exportadores de cereales, la que debería buscar una solución práctica a las cuestiones que encaraba la citada disposición.

Esta actitud no impidió la ejecución de las medidas dispuestas en el Decreto N° 10.107/44 que, como se verá, se llevaron a cabo sin mayores dificultades y en corto tiempo.

En los juicios de expropiación continuó la discusión sobre los aspectos legales de las disposiciones del decreto, siendo uno de los puntos más importantes cuestionados, el de la constitucionalidad de las "expropiaciones de uso temporal" que en el mismo se establecían (art. 5°).

Para las casas exportadoras la expropiación de uso llevada a cabo en la forma dispuesta por el Poder Ejecutivo, implicaba la del dominio total de esas instalaciones y originaba la obligación correlativa de indemnizar no sólo el valor de esos elementos, sino también el perjuicio que la privación de los mismos produciría en su actividad de exportación de cereales.

Los fundamentos del Decreto N° 10.107/44 sobre esta cuestión fundamental pueden encontrarse en un estudio realizado por el Dr. A. Walter Villegas, en el que expresa (1): "Para la satisfacción de la utilidad pública puede ser necesaria la ocupación temporal de un bien; y si el propietario se opusiese a cederla voluntariamente

(1) A. Walter Villegas.- Expropiación por causa de utilidad pública. Buenos Aires, 1939, pág. 90.

"(a título gratuito u *Monerose*), no cabría más que una disyuntiva: "o forzar la cesión o sacrificar la necesidad colectiva a la intangibilidad de un derecho individual. No es posible admitir que el progreso del país y que el bienestar de todos sus habitantes o de una parte apreciable de ellos queden insatisfechos como consecuencia de la mala voluntad de un propietario; el Estado debe tener el medio jurídico de salvar el estorbo sin herir los derechos patrimoniales del propietario recalcitrante y ese medio no es otro que la ocupación temporal del bien mediante una indemnización justa".

Refiere luego este autor, que el caso de la ocupación temporal se ha producido en diversas ocasiones; y si nunca ha llegado a requerirse la expropiación se ha debido a la buena voluntad de los propietarios.

Así, por ejemplo, la construcción de un puente puede exigir la ocupación de los terrenos inmediatos para el almacenamiento de los materiales y la realización de ciertos trabajos. Una vez terminada la obra, esa ocupación ya no resulta necesaria, y no sería lógico que el Estado tuviese que continuar teniendo el dominio de la propiedad que sólo debió utilizar temporariamente.

Como antecedentes en esta materia, puede citarse la ley suiza de 1930, que reconoce el derecho de expropiación a título temporal en su artículo 6º y en nuestro propio país, el artículo 30 de la ley general de expropiación de Corrientes contempla también el caso de la ocupación temporal.(1)

3. Cumplimiento del Decreto Nº 10.107/44.

Labor desarrollada por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos. (2)

Inmediatamente de ser dictado el Decreto Nº 10.107, de fecha

(1) Obra cit. pág. 92.

(2) Datos extraídos de los Boletines Informativos de la C.N.G.E., Años 1944 y 1945.

20 de abril de 1944, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores adoptó las medidas necesarias para dar cumplimiento a sus prescripciones.

A los pocos días de su sanción, el día 15 de mayo de 1944, la Comisión tomó posesión de las instalaciones ubicadas en los puertos de Buenos Aires y La Plata. En el primero, se hizo cargo de los depósitos Nos. 1, 2, 3 y 6 de la Dársena Norte y Nº 6 de Puerto Nuevo y, en La Plata, de los depósitos Nos. 1, 2, 3, 5 y 6.

Personal de la C.N.G.E. y técnicos de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, en presencia de representantes de las firmas propietarias, levantaron prolijo inventario de las citadas dependencias, así como del utilaje en ellas existente.

Rosario, primer puerto exportador de granos del país, fué objetivo inmediato y el 1º de junio del mismo año, la Comisión tomó posesión de los depósitos fiscales Nos. 1, 2, 3, 7, 9, 11, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 43 y letras A, B, C, F, G, H, I, J, y L, ubicados en aquel puerto.

El día 30 del mismo mes y año, se dió cumplimiento a una nueva etapa del plan trazado. En esta oportunidad la Comisión se hizo cargo de los galpones Nos. 3, 4, 5, 6, 7 y 9 y tinglados 1, 2 y 3, de Concepción del Uruguay; uno de los galpones existentes en Puerto Ruiz; el galpón Nº 2 de Baradero y el Nº 1 del Puerto de Concordia. El día 1º de julio, tomó posesión de los galpones Nos. 4 y 5, otro sin numeración construído recientemente en Puerto Quequén y los señalados con los números 1 y 2 del muelle de ultramar de dicho puerto.

El 7 de julio de 1944 se cumplió otra etapa en el proceso de expropiaciones: se tomó posesión judicial de los elevadores de las firmas Bunge y Born Ltda., situados en el puerto de la Capital Federal sobre el dique 2, costado este el primero y sobre el dique 3, los otros

En cuanto a estos elevadores, en virtud de lo establecido en el artículo 5º del decreto Nº 10.107/44, la Comisión invitó a las firmas propietarias a convenir la entrega, condiciones y precios de arrendamientos, invitación que fué contestada mediante notas, en las cuales se expresaba la negativa de llegar a ese convenio.

Al solicitarse la posesión, se efectuaron los depósitos correspondientes al arrendamiento por el término de dos años, calculados sobre las declaraciones del valor de los respectivos elevadores efectuadas por sus propietarios en los expedientes administrativos en que solicitaron la autorización gubernativa para construirlos y explotarlos.

El día 15 del mismo mes, la Comisión se hizo cargo de los elevadores Nos. 1, 2 y 3 que la empresa del Ferrocarril Sud poseía en el puerto de Ing. White.

Expresó en esta oportunidad, el Presidente de la C.N.G.E. señor J.C. Urien, que con la medida que acababa de tener ejecución, el gobierno nacional materializaba su firme propósito de defensa de los intereses de los trabajadores de nuestro agro.

Sostuvo que no era posible que después de haber invertido crecidas sumas en la compra de las cosechas a fin de sostener a los agricultores en su esfuerzo creador de riqueza, el Estado dejara de contar con los elementos de que ha menester para ejercer un control efectivo en la economía agraria argentina, que implicará la solución de serios problemas de carácter no solo económico sino también social.

Poco después, el 25 de julio de 1944, la Comisión se hizo cargo del galpón de la Sociedad Mercantil Argentina "Somar", ubicado en el puerto de Buenos Aires, y el día 31 de ese mismo mes, de los elevadores de la S.A. Graneros Modelo, ubicados en los diques 1 y 2 del puerto de la Capital y del galpón fiscal, perteneciente a los Ferrocarriles del Estado en Puerto Diamante.

El día 10 de agosto del mismo año, se tomaron los siguientes galpones: Nos. 3, 7 y 8 de Dock Sud; A. y B. de Puente Alsina (F.C. Midland), y Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 8 bis, 11 y 12 de Ing. Brian (F.C. Oeste).

El 12 del mismo mes, se tomó posesión de los galpones: Nos. 1, 2, 3 y 4 de Riachuelo (F.C.C.G.B.A.) y para el día 15 el elevador Nº 1 y galpones Nos. 1, 2, 3, 5 y 6 de Puerto Galván.

El Presidente de la C.N.G.E. tomó posesión de los galpones ubicados en el Dique 3, del Puerto de la Capital Federal y llamados ex-Kuker y Belga, de propiedad de las firmas "La Plata Cereal Co. S.A.", y "Luis^{de} Ridder Ltda.". Este acto se llevó a cabo sin intervención judicial, debido a que las firmas mencionadas, acordaron la entrega inmediata de los citados galpones.

Con este acto pasaron a poder de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores todas las instalaciones existentes en el Puerto de la Capital (Puerto Nuevo, Puerto Madero, Dársena Norte, Dock Sud, Ing. Brian, Riachuelo y Puente Alsina), destinados al almacenamiento, ma-

nipuleo y embarque de granos.

La Comisión tenía entonces en la Seccional Buenos Aires, un total de ocho elevadores con capacidad de almacenaje para 197.320 tons. a granel y 34.500 tons. embolsado, y 38 depósitos con capacidad de almacenamiento para 230.133 tons.

El día 27 de febrero de 1945 quedó prácticamente terminada la toma de posesión de las instalaciones portuarias para el almacenamiento y conservación de los granos, dispuesta por el Decreto Nº 10.107/44.

En esta fecha se realizó una ceremonia en Puerto Quequén, en donde además de tomarse posesión de las instalaciones y elevadores existentes en la sección ultramar de dicho puerto, fué inaugurado el elevador terminal construido por el Estado. Primeramente se tomó posesión de las instalaciones y elevadores que las casas cerealistas Luis Dreyfus y Cía Ltda. S.A., Bunge y Born Ltda. y Carlos Reisz y Cía. Ltda., poseían en la sección ultramar de Puerto Quequén.

Luego se procedió a inaugurar el elevador terminal "Ministro Antonio de Tomaso."

Las características principales de esta moderna instalación son las siguientes: reúne una capacidad de almacenaje de 47.600 tons. distribuidas como sigue: 6.200 tons. (13%) para silos de manipuleo y 41.400 tons. (87%) para silos de almacenamiento. Su capacidad diaria de recepción es de 5.300 tons.. El equipo de recepción consta de 6 tolvas para recibir de vagón, con capacidad para contener 65 tons. cada una, 12 palas mecánicas para la descarga de vagones y 6 tolvas para recibir de camiones con capacidad para 25 tons. cada una.

Tienen acceso a este elevador, el Ferrocarril Sud con sus vías de trocha ancha, como asimismo, camiones y para las operaciones de embarque cuenta con 4 estaciones para embolsado y 8 caños telescópicos.

En esa oportunidad hizo uso de la palabra el Secretario de Industria y Comercio, para referirse a los resultados de las transferencias efectuadas en cumplimiento del Decreto Nº 10.107/44 y la importancia del elevador terminal, cuyas instalaciones se inauguraban.

Dijo, entre otras cosas, el Gral. Julio C. Checchi (1): "Para el cumplimiento del Decreto Nº 10.107 del año 1944. se han ido rea-

lizando las transferencias al Estado, de las instalaciones portuarias que están destinadas a la recepción, almacenamiento, manipuleo y embarque de granos".

"Sólo restan incorporar pequeños embarcaderos y depósitos para llegar al cumplimiento total de la tarea de colocar, bajo la administración de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, las facilidades portuarias de la Nación. Puede ya la Comisión Nacional, con sus 39 elevadores, 16 embarcaderos, 260 depósitos y 31 tinglados, contar con una capacidad de almacenamiento de 2.000.000 de toneladas de granos; lo que puede suplementarse con las superficies disponibles para planchadas, a usarse en caso de necesidad".

"Es de esperar, que el futuro conforme el acierto de esta medida de gobierno, tendiente al cumplimiento de las Leyes 11.742 y 12.253".

Tuvo expresiones de elogio para las entidades privadas, señalando: "Debemos reconocer el alto valor que ha tenido la iniciativa privada del comercio de granos, al crear y desarrollar las instalaciones que han permitido al país alcanzar la jerarquía prominente en el mercado mundial. También, en justo reconocimiento, dejó anotado el espíritu de colaboración de que han dado pruebas las grandes organizaciones comerciales, en las formalidades de transferencia. Ello ha permitido, en un plazo breve, llegar al cumplimiento de los propósitos de interés público que ha tenido el Gobierno de la Nación".

Recalcó la gran responsabilidad que correspondía a la C.N.G.E. en las importantes tareas que se le habían asignado y afirmó que "al tener el Estado, bajo su custodia y administración, las llaves maestras de los canales que llevan a esta rica producción, desde los lugares de su cosecha hasta las bodegas que han de transportar allende los mares; los administradores públicos asumen la gran responsabilidad de que estos servicios se ejecuten con entera justicia, que den protección al comercio de cualquier magnitud; desarrollen la labor estatal de amparo y guía, sin interferencias de intereses políticos

(1) C.N.G.E. Bol. Inform. Marzo 31 de 1945. pág. 15.

y con la más absoluta limpieza administrativa y la más cuidada economía; para que los productores, puedan estar satisfechos del desempeño de los servicios y éstos no representen, sino un gravamen lógico y equitativo en los precios".

Hizo luego algunas consideraciones sobre la comercialización de los granos y la forma cómo entendía que debía "alejarse este comercio del peligro de caer en el monopolio".

Finalmente, manifestó: "Estas grandes y costosas instalaciones que sólo pueden edificar y administrar compañías con grandes capitales, son verdaderos servicios públicos y es justicia que su posesión no implique el dominio absoluto sobre todos los productores, pues poseer alguna de las herramientas indispensables a la industrialización y comercio, no puede permitir crear un estado particular dentro del Estado".

"La libre iniciativa, que es motor poderoso de progreso, no se verá cercenada por esta acción tutelar prevista en la legislación y cumplida por los poderes ejecutivos y de justicia".

4. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo y de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Años 1944 y 1945.

Durante los años 1944 y 1945 el Poder Ejecutivo y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores dictaron numerosas disposiciones en materia de elevadores de granos, refiriéndose las principales a las siguientes cuestiones:

- 1º. Reglamentación de las condiciones de explotación de instalaciones en puertos o sus inmediaciones, para granos de propiedad privada. (Resolución Nº 395 de la C.N.G.E. del 16 de mayo de 1944).
- 2º. Representación del Estado en los juicios de expropiación previstos en el Decreto Nº 10.107/44. Adquisiciones de elementos (Decreto Nº 15.570/44).
- 3º. Expropiación de Elevadores terminales (Decretos Nos. 23.277/44, 23.278/44 y Nº 14.160/45).
- 4º. Adquisición de trigo certificado por la C.N.G.E. en los elevadores oficiales (Decretos Nos. 2.460/45 y 10.380/45).

- 5º. Reglamentaciones sobre explotación de muelles portuarios. (Resoluciones de la C.N.G.E.).
- 6º. Reestructuración de la Secretaría de Industria y Comercio. (Decreto Nº 23.986 del 3 de octubre de 1945).
- 7º. Toma de posesión de las instalaciones necesarias para la habilitación de varios elevadores terminales. (Decreto Nº 22.704 del 1º de octubre de 1945).
- 1º. Reglamentación de las condiciones de explotación de instalaciones en puertos o sus inmediaciones, para granos de propiedad privada.

Resolución Nº 395 de la C.N.G.E. de fecha 16 de mayo de 1944.

De acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Nº 10.107/44, la C.N.G.E. tomó a su cargo la explotación de los elevadores de granos, cargadores, tinglados y demás instalaciones y sitios utilizados o susceptibles de utilizarse para la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos, embolsados o a granel, ubicados en puertos o en las inmediaciones de los mismos.

Como surge de los artículos 9º y 10º del referido decreto, la C.N.G.E. recibiría en sus elevadores y depósitos, con preferencia grano de propiedad del Estado, pero además debía recibir y manipular mercadería de propiedad privada, a las que se aplicaría las tarifas que la propia Comisión fijaría.

De acuerdo con esta facultad, la C.N.G.E. dictó la Resolución Nº 395 con fecha 16 de mayo de 1944, en la que establecía las tarifas y condiciones que regirían para la mercadería de propiedad privada que se recibiera en las instalaciones portuarias o inmediatas a los puertos, que ella explotaba.

Por considerarla de interés y ser la primera reglamentación establecida por la Comisión, en esta materia, detallamos a continuación las disposiciones contenidas en la misma:

- Art. 1º. En las instalaciones portuarias o inmediatas a los puertos cuya explotación esté a cargo de esta Comisión, regirán para la mercadería de propiedad privada, las tarifas y condiciones que se establecen en la presente resolución.
- Art. 2º. Para los granos que no adquiere la Junta Reguladora de la

Producción Agrícola y para el trigo y lino que se halle depositado hasta el 1º de julio de 1944 o a la fecha de la toma de posesión, se aplicarán las siguientes resoluciones:

- a) Puertos correspondientes a las Seccionales: Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca, Resolución Nº 292 y complementarias.
- b) Puertos correspondientes a las Seccionales: Rosario, Villa Constitución, Santa Fe, San Lorenzo, Concepción del Uruguay y Diamante, Resolución Nº 317 y complementarias.

Art. 3º. Para el trigo y lino de propiedad privada que se reciba a partir de 1º de julio de 1944 o de la toma de posesión, las tarifas y condiciones serán las siguientes, en días y horas hábiles de trabajo por cada cien (100) kilogramos (1):

Manipuleo:

Descargar sin pesar.....	\$ 0,075
Pesar a granel en elevador.....	\$ 0,0095
Pesar en bolsas o a granel no siendo en elevador.....	\$ 0,0375
Cargar a vagones sin pesar.....	\$ 0,075
Cargar a bordo sin pesar.....	\$ 0,075
Embolsar y coser (2).....	\$ 0,125
Cortar bolsas incluyendo movimiento de bolsas vacías.....	\$ 0,0325
Por cambios y rellenos de envases, sobre el total de la mercadería depositada, embolsada y que se embarque.....	\$ 0,01875
Por paleo sobre vagones.....	\$ 0,03125
Traspilar.....	\$ 0,065

(1) Cuando se trate de mercadería embolsada, al solo efecto de la aplicación de tarifas se calcularán 70 kilogramos por cada bolsa.

(2) En todos los casos el propietario de la mercadería deberá proveer las bolsas e hilo correspondiente.

Transilar sin pesar.....\$ 0,030

239

Cargar a lancha.....\$ 0,09375

Almacenaje.

En este concepto se cobrará \$ 0,001 por cien (100) kilogramos y por cada día transcurrido desde la fecha de cada entrada hasta el día del retiro del trigo y lino, más \$ 0,08 por cien (100) kilogramos por una vez.

Art. 4º. Para toda operación no prevista en el art. 3º, se aplicará la tarifa establecida en Resolución Nº 292 o Nº 317, según corresponda.

Art. 5º. La Comisión no se responsabilizará por el peso, avería, incendio u otros siniestros, o por el desmejoramiento natural de los granos almacenados, ni por la merma que resulte del almacenamiento, limpieza o ventilación, siendo todo riesgo por cuenta de los depositantes de la mercadería.

Art. 6º. Para facilitar el movimiento de los vagones, la Comisión se reserva el derecho de descargarlos por cuenta de los consignatarios a cualquier hora, de día o de noche; entendiéndose que si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen -aunque así lo hubiera solicitado el interesado-, le serán a pila o a silo especial, según corresponda, aún en los casos en que haya buque a la carga, si éste, por cualquier causa, no estuviera en condiciones o no se le pudiera dar atraque para recibir todos los vagones que haya diariamente.

Art. 7º. No se admiten transferencias sin traspilar los granos en bolsas o transilarlos, salvo que sean hechas por la existencia total o por la cantidad que resulte en una o más pilas o silos y previo pago de los derechos.

Art. 8º. La Comisión se reserva el derecho de transilar o traspilar el grano, de rehusar el recibo en sus depósitos del grano en mal estado y de transilar o traspilar, previo aviso y por cuenta de su propietario, el que empieza a deteriorarse.

Art. 9º. La Comisión, en casos especiales, se reserva el derecho de exigir el retiro de la mercadería almacenada, previo aviso con ocho (8) días de anticipación.

Art. 10. Si los depositantes no retiraran la mercadería conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión podrá proceder a su venta.

Podrá, también, la Comisión, proceder en la misma forma en caso de que el interesado no abonare los derechos dentro de los cinco días de la fecha en que se hubiera presentado la factura al cobro.

Art. 11. Realizada la liquidación de la mercadería, conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión deducirá del importe obtenido, los gastos ocasionados por la venta, como así también los derechos que por cualquier concepto adeudare hasta esa fecha.

Por Resolución Nº 414 de fecha 28 de agosto de 1944, se introdujeron modificaciones en las tarifas contenidas en el art. 3º de la Resolución Nº 395.

2º. Disponiendo que los juicios de expropiación previstos en el Decreto Nº 10.107/44, serían promovidos y sustanciados, en representación del Estado, por los mandatarios que la C.N.G.E. instituya y fijando el procedimiento a seguirse para las adquisiciones de elementos.

Decreto Nº 15.570 del 15 de junio de 1944.

Representación en los juicios.

El Decreto Nº 10.107/44 que declaró de utilidad pública todas las instalaciones, incluso sus máquinas, utilaje y dependencias que fueran utilizables o susceptibles de ser utilizadas para la recepción almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos, embolsados o a granel, ubicadas en los recintos portuarios o en las inmediaciones de los mismos, disponía en su art. 3º que, en caso que los propietarios no se avinieran a la entrega o a las condiciones y precio del arrendamiento, los procuradores fiscales federales, a requerimiento de la C.N.G.E., promoverían y sustanciarían los juicios de expropiación pertinentes.

Sin embargo, teniendo en cuenta las características especiales de esos procesos y la necesidad de contar con la mayor rapidez, con las informaciones técnicas y los elementos de juicio respectivos, se consideró que era conveniente que la representación del Estado fuera ejercida por funcionarios de la C.N.G.E.

Estas mismas razones son válidas para los casos en que debieran efectuarse expropiaciones de elevadores, de acuerdo a lo previsto en la Ley N° 11.742.

En mérito a estos antecedentes, el Poder Ejecutivo dictó en fecha 15 de junio de 1944, el Decreto N° 15.570, cuyo art. 1° dispone:

"Los juicios de expropiación previstos en el Decreto N° 10.107/4 serán promovidos y sustanciados, en representación del Estado Nacional, por los mandatarios que la C.N.G.E. instituya. Las designaciones de mandatarios se harán dentro del personal permanente de la Comisión

Por su parte, el art. 3°, establece: "Los juicios de expropiación previstos en el art. 14 de la Ley N° 11.742 serán promovidos y sustanciados por los mandatarios instituidos por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, conforme al art. 1° del presente decreto".

Adquisición de elementos.

Para las máquinas, utilajes y otros elementos accesorios, se consideró que podía convenir al Estado la adquisición en vez de la ocupación temporal, teniendo en cuenta que el desgaste y los posibles deterioros que el uso normal de esos elementos ocasionan, podrían provocar dificultades cuando llegase la oportunidad de devolverlos y, además, que la transmisión del dominio resultaría en muchos casos menos perjudicial para los expropiados.

Por estos motivos, el citado Decreto N° 15.570/44 dispuso en su art. 2°: "Cuando se trate de máquinas, utilajes y otros elementos accesorios existentes en instalaciones que se arrienden, adquieran, o expropian o en los depósitos, galpones, tinglados y demás sitios previstos en el art. 2° del Decreto N° 10.107/44, la C.N.G.E. podrá adquirirlos, celebrando los contratos de compra "ad referéndum" del Poder Ejecutivo, o expropiar el dominio".

39. Expropiación de Elevadores Terminales.

A. Decreto Nº 23.277 del 7 de setiembre de 1944.

Disponiendo la expropiación del elevador de granos de propiedad de la Cía. de Warrants y Depósitos, sito en Dock Sud.

La S.A. "Compañía Argentina de Warrants y Depósitos" había instalado en la 2a. Sección del Dock Sud de Buenos Aires (Pcia. de Buenos Aires) un elevador de granos con capacidad aproximada de 18.000 toneladas, que fué acogido al régimen de la Ley Nº 3.098 por Decreto del 18 de febrero de 1924.

Esta unidad fué contemplada como elemento complementario de la red oficial en el informe de la Comisión Asesora para el Estudio de la Red, según vimos oportunamente.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores, después de estudiar la situación de este elevador, aconsejó su expropiación, como así también la del terreno en que estaba construído, tres galpones, edificios, maquinarias, equipos, implementos, vías férreas y otras mejoras, a efectos de incorporarlo a la red oficial prevista en la Ley Nº 11.742, teniendo en cuenta que el artículo 14 de la misma autoriza al Poder Ejecutivo a comprar "ad referéndum" del Congreso o a expropiar los elevadores de propiedad privada que convenga comprender en dicha red.

La suma que la propietaria pidió para la venta directa de estas instalaciones, fué de \$ 3.500.000 siendo esta cantidad muy superior a la estimada por los técnicos oficiales, por lo que para realizar el fin perseguido, no quedaba otro camino que el de la expropiación.

De acuerdo a los estudios realizados por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, el precio actual del elevador, aplicados los coeficientes admitidos para depreciación correspondientes al tiempo de uso de las instalaciones, ascendía a \$ 1.131.518.10 m/n.

En mérito a estos antecedentes, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto Nº 23.277 de fecha 7 de setiembre de 1944, por el que dispuso la expropiación del elevador de granos -incluyendo su terreno, galpones, edificios, maquinarias, equipos, implementos, vías férreas y demás mejoras-, de propiedad de la S.A. "Compañía Argentina de Warrants y Depósitos, situados en la 2a. Sección del Dock Sud de Buenos Aires".

de Buenos Aires, a los efectos de su incorporación a la red oficial, y de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 14º de la Ley Nº 11.742 (Art. 1º).

Se fijó, asimismo, en \$ 1.131.518,10 m/n., la suma a ofrecer en el juicio respectivo de expropiación, que estaría supeditada a la que se determinara judicialmente conforme a la legislación en vigor.

Esa suma debía ser proporcionada por la Junta Reguladora de la Producción Agrícola a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, para que ésta la depositase a la orden del Juez ante quién se promoviera el juicio y se sustanciare el proceso como de urgencia, solicitándose la posesión inmediata.

Esos fondos debían ser reintegrados a la Junta a medida que el resultado financiero de la explotación lo permitiera.

B. Decreto Nº 23.278 del 7 de setiembre de 1944.

Disponiendo la expropiación del elevador de granos de propiedad de La Plata Cereal Co, sito en Dock Sud.

La firma La Plata Cereal Co. había instalado en el costado Este del Dock Sud en Buenos Aires (Pcia. de Buenos Aires), un elevador de granos con capacidad aproximada de 6.500 toneladas, el que fué concedido por Resolución de la C.N.G.E. de fecha 15 de marzo de 1939.

Dicha Comisión aconsejó al Poder Ejecutivo la expropiación de este elevador a fin de que fuera incorporado a la red oficial prevista en la Ley Nº 11.742. Se tuvo en cuenta para ello que, cuando se acordó esa unidad, se pensaba construir al Elevador Riachuelo, pero como luego se desistió de esa idea, resultaban insuficientes las instalaciones de la zona, de donde surgía la conveniencia de incorporar ese elevador a la red oficial.

Al principio, se trató de realizar una compra directa con la Compañía, pero como ésta se negó a tratarla, sólo quedaba como solución proceder a expropiar la unidad.

A ese efecto, la C.N.G.E. realizó un estudio técnico para determinar el precio actual del elevador -calculándolo sobre el valor declarado por la propia Compañía y aplicando los coeficientes admitidos para depreciación, correspondiente al tiempo de uso de las instalaciones.-, llegando a la cifra de m/n 825.457,25.

De acuerdo con tales antecedentes, el Poder Ejecutivo, en fecha 7 de setiembre de 1944, dictó el Decreto N° 23.278, por el que dispuso la expropiación de este elevador de granos, incluido sus maquinarias, utilaje, y dependencias, y a efectos de incorporarlo a la red oficial de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley N° 11.742.

La suma determinada por la Comisión, fué la ofrecida en el juicio respectivo, supeditada a la que se determinara judicialmente, y fué proporcionada a aquélla entidad por la Junta Reguladora de la Producción Agrícola, pues era propósito del Gobierno que la red oficial de elevadores se costeara con el producto de las diferencias de cambio.

A la Comisión se encargó la explotación del elevador, con la obligación de reintegrar a la Junta, los importes entregados por ésta, a medida que el resultado financiero de la explotación lo permitiera.

C. Decreto N° 14.160 del 28 de junio de 1945.

Disponiendo la expropiación de los elevadores de granos del Ferrocarril del Sud en Ing. White (Bahía Blanca).

De acuerdo con la autorización acordada por el artículo 10 del contrato de concesión de la línea de Bahía Blanca al Neuquén, a favor de la empresa del Ferrocarril del Sud, esta compañía había construido en distintas oportunidades los elevadores de granos designados con los números 1, 2 y 3, ubicados en el puerto de Ingeniero White (Bahía Blanca), con capacidad aproximada de 8.000 tons. cada uno de los dos primeros y de 80.000 tons. el último.

La Comisión Asesora que estudió y proyectó el plan aprobado por Decreto N° 74.033, del 27 de diciembre de 1935, para la construcción de la red general de elevadores terminales y de campaña, consideró que no era necesaria, la construcción por el Estado de una unidad independiente en el puerto de Ingeniero White, entendiendo que era suficiente para dar cumplimiento a los propósitos de aquella ley, ampliar el elevador N° 3 que tenía ya instalado y en funcionamiento la mencionada empresa ferroviaria.

Dicha ampliación, con una capacidad de 60.000 tons. fué construída por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, como anexo a aquella unidad.

Después de diversas gestiones con la empresa ferroviaria relacionadas con la forma de explotación del citado elevador N° 3 y de la ampliación construída por el Estado, y teniendo en cuenta los fines de la Ley 11.742, así como los propósitos perseguidos por el Gobierno de la Nación al dictar el Decreto N° 10.107 del 20 de abril de 1944, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores llegó a la conclusión de que, por la importancia del elevador N° 3 de Ingeniere White, derivada de su emplazamiento, de la forma en que está construído y de las características de su funcionamiento y explotación, vinculada estrechamente con la de los elevadores números 1 y 2 del mismo puerto, era conveniente y necesario expropiar esas tres unidades en conjunto.

Asimismo, se estimó que convenía incorporar a la red oficial los elevadores Nos. 1, 2 y 3 aludidos, con los muelles anexos, vías férreas terrenos necesarios y demás accesorios y dependencias complementarias.

Como al intentarse la venta directa de las unidades mencionadas no se llegó a un acuerdo con la empresa, para cumplirse con el fin perseguido sólo quedaba el camino de la expropiación.

De acuerdo con los estudios realizados por la oficina técnica de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, el valor actual en ese momento, de los elevadores Nos. 1, 2 y 3, ya mencionados, incluyendo los terrenos de propiedad de la empresa ferroviaria, los muelles de hierro y hormigón, vías férreas, máquinas, utilaje y dependencias anexas, ascendía, en conjunto, a la suma de \$ 14.916.484, m/n.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores, con el propósito de dar cumplimiento sin dilaciones a lo dispuesto por el Gobierno en el Decreto N° 10.107/44, convino con el Ferrocarril del Sud la entrega de los elevadores Nos. 1, 2 y 3 del Puerto de Ingeniere White, accediendo la mencionada empresa ferroviaria a darle la posesión de los mismos el 15 de julio de 1944, mediante acta de esa fecha en que se estableció que la posesión entregada quedaba supeditada al juicio de expropiación que se promovería posteriormente, y que, en caso de adquisición de esas unidades por el Estado, se liquidarían intereses sobre el precio de venta a contar de la fecha de dicha acta.

De conformidad con estos antecedentes, el Poder Ejecutivo, el 28 de junio de 1945, dictó el Decreto N° 14.160, cuyo artículo 1°

dice:

"Art. 1º. De acuerdo con lo establecido en el art. 14 de la Ley 11.742

"dispónese la expropiación de los elevadores de granos números 1, 2 y 3 de propiedad del Ferrocarril del Sud, ubicados en el puerto de Ingeniero White (Bahía Blanca), a los efectos de su incorporación a la red oficial, incluyendo sus máquinas y utilajes, así como los muelles, los terrenos que sean de propiedad de la empresa, vías férreas y demás dependencias complementarias..."

Por dicha disposición, se fija en \$ 14.916.484, m/n, la suma a ofrecer en el juicio respectivo como precio, en conjunto, de los tres elevadores e instalaciones mencionadas en el art. 1º, supeditado a lo que se determinara en el juicio de expropiación.

De acuerdo a propósitos enunciados en varias oportunidades, el Gobierno procuraba que la red oficial de elevadores se costeara con el producto de las diferencias de cambio. Por ese motivo, y tal como había procedido anteriormente al expropiar los elevadores terminales de la S.A. Compañía de Warrants y Depósitos y de La Plata Cereal Co., dispuso que la suma necesaria para la expropiación de los elevadores de Ingeniero White, sería proporcionada por la Junta Reguladora de la Producción Agrícola a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, y ésta la reintegraría a medida que el resultado financiero de la explotación que realizaría, lo permitiera.

4º. Adquisición de trigo certificado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en los elevadores oficiales.

Decreto Nº 2.460 del 5 de febrero de 1945.

El Decreto Nº 2.460/45, similar a los de años anteriores, establecía que la Junta Reguladora de la Producción Agrícola adquiriría a los productores que entregasen directamente o por intermedio de asociaciones de productores, hasta 300.000 tons. de trigo de la cosecha 1944/45, tipificado y certificado por la C.N.G.E. en los elevadores portuarios que oportunamente determinaría, situados en los puertos de Buenos Aires, Rosario, Villa Constitución y Bahía Blanca, y en los elevadores oficiales de campaña, en las condiciones y precios que en el mismo decreto se detallan.

Decreto Nº 10.380 del 15 de mayo de 1945.

Por este decreto se resolvió hacer extensivo al elevador terminal ubicado en Puerto Quequén, las disposiciones del Decreto Nº 2.460/45, en razón de que en breve tiempo sería incorporada esa unidad a la red oficial de elevadores de granos, siendo su explotación a cargo de la C.N.G.E.

5º. Reglamentaciones sobre explotación de unidades portuarias.

Consecuente con su misión de reglamentar las condiciones en que debían efectuarse los servicios en las unidades que administraba, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, dictó posteriormente nuevas resoluciones.

Resolución Nº 454. Explotación de unidades portuarias.

Por esta resolución de fecha 1º de junio de 1945, se establecieron las normas y tarifas que se aplicarían a partir del 1º de julio de 1945, en la explotación de las unidades portuarias, para el manipuleo y almacenaje de granos operados por firmas particulares, con excepción del trigo, maíz, y lino.

En virtud de la Resolución Nº 454 quedarán derogadas las Resoluciones Nos. 292 y 317 (modificadas por la Nº 396), y se introdujeron pequeñas modificaciones en la Resolución Nº 283, cuyas principales disposiciones quedaron subsistentes.

La Resolución Nº 454 contiene en su extenso articulado, normas sobre "Tipificación y certificación oficial de trigo" y "Almacenaje especial", con indicación de las tarifas que han de cobrarse por los distintos servicios que se prestan en las unidades explotadas.

Por lo demás, reproduce diversas reglas que ya figuraban en las disposiciones análogas de años anteriores.

Posteriormente, la referida resolución fué ampliada y modificada, por las siguientes: Resolución Nº 465, de fecha 22 de setiembre de 1945; Resolución Nº 479, del 4 de diciembre del mismo año; Resolución Nº 487, del 12 de febrero de 1946 y Resolución Nº 502, de fecha 17 de mayo del mismo año.

Resolución N° 455. Reglamentación de las condiciones de explotación de instalaciones en puertos para granos operados por firmas particulares.

Por Resolución N° 455, dictada el 1º de junio de 1945, se modificaron las tarifas y condiciones que regían la recepción, almacenaje, embarque y demás operaciones realizadas con trigo, maíz y lino operados por firmas privadas en las instalaciones portuarias administradas por la Comisión que habían sido dispuestas por la Resolución N° 395 del 16 de mayo de 1944, ampliada por las Resoluciones Nos. 407 y 414, de fechas 25 de junio y 28 de agosto del año 1944, respectivamente.

Aparte de las tarifas, no se modificaron las demás disposiciones en vigor en esta materia.

Más tarde, la Resolución N° 455, fué ampliada por la Resolución N° 463 de fecha 20 de agosto de 1945, y en el año 1946, sus tarifas fueron modificadas por la Resolución N° 484 del 9 de enero de ese año.

6º. Reestructuración de la Secretaría de Industria y Comercio.

Decreto N° 23.986 del 3 de octubre de 1945.

Por Decreto N° 23.986/45, el Poder Ejecutivo dispuso dar nueva estructura a la Secretaría de Industria y Comercio, y a consecuencia de la misma, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, entidad autárquica que venía dependiendo del Ministerio de Agricultura, pasó a depender de aquélla Secretaría de Estado.

Esta situación no modificó en absoluto la estructura de la Comisión, que continuó desarrollando sus actividades en la misma forma en que lo venía haciendo hasta entonces.

No se produjo tampoco, modificación alguna en sus autoridades continuando a su frente como Presidente de la Comisión, el Señor Julio César Urien.

7º. Toma de posesión de las instalaciones necesarias para la habilitación de varios elevadores terminales.

Decreto Nº 22.704 del 1º de octubre de 1945.

Por Decreto Nº 125.387 de fecha 12 de febrero de 1938, fueron aprobados los contratos suscriptos entre la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos y la firma Henry Simen Ltda. S.A., para el suministro y montaje completo de las instalaciones mecánicas y eléctricas y equipos accesorios en los elevadores terminales de los puertos Quequén, Rosario (Zona Sud), Villa Constitución e Ingeniero White.

Ante los inconvenientes creados por los excedentes de la producción, como consecuencia de las dificultades surgidas en el comercio exterior por el conflicto bélico, y en razón de hallarse ya vencidos los plazos convenidos para ejecutar totalmente aquellas instalaciones, se resolvió por Decreto Nº 139.160 del 31 de diciembre de 1942, utilizar los tres primeros elevadores como depósitos de cereales, encomendando a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para que concertara con la empresa contratista la realización de los trabajos necesarios a los fines de su habilitación provisional. Esta medida se hizo luego extensiva al elevador de Ingeniero White por Decreto Nº 27.748/44.

De acuerdo con estas disposiciones, se formuló "ad referéndum" del Poder Ejecutivo, un convenio, que fué observado por el Procurador General de la Nación, fundado en el incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la referida firma en forma parcial.

Atento esta circunstancia, se resolvió finalmente que el Estado tomara posesión de las instalaciones necesarias para la habilitación provisional de los elevadores aludidos, dada la urgencia con que la C.N.G.E. los requería y como acto de gobierno fundado en razones de conveniencia pública.

A ese efecto, el Poder Ejecutivo dictó el 1º de octubre de 1945, el Decreto Nº 22.704 que dispuso autorizar a la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para que, con los recaudos legales pertinentes, tomara posesión en su nombre, de las instalaciones necesarias para la habilitación en la forma indicada, de los elevadores

mencionados, y procediese a la recepción provisional respectiva una vez que se encontraran en condiciones satisfactorias y se hubiese cumplido el programa de ensayos que se había establecido.

5. Consideraciones sobre la aplicación del Decreto Nº 10.107/44.

El Decreto Nº 10.107/44 fué muy combatido por los exportadores que veían que su aplicación les impediría continuar realizando los excelentes negocios de almacenaje y otros.

Se argumentó que el citado decreto violaba las disposiciones del art. 14 de la Constitución, que no podían adoptarse por decreto medidas de tanta trascendencia y que se interfería el comercio privado.

A este respecto, el Presidente de la C.N.G.E., D. Julio César Urien, manifestaba en junio de 1945: (1)

"Después de las protestas que no siempre se meditan bien, viene la reflexión, y consecuencia de ello es la posición que ahora han adoptado los exportadores que, por otra parte, han facilitado la toma de posesión de los elevadores, entregándolos sin necesidad de intervención judicial, aunque con protestas que son respetables".

"Han facilitado la labor de la Comisión en lo que estaba a su alcance, y en este momento han ofrecido en venta todas sus instalaciones al Gobierno de la Nación, y se está estudiando la propuesta".

Durante los primeros tiempos en que la Comisión explotó las nuevas instalaciones incorporadas, se presentaron varios inconvenientes que incidieron en la economía de la explotación.

Con referencia a estas cuestiones, este funcionario explicaba la situación producida, en los siguientes términos: (2)

"El Estado tiene a veces mala suerte. Desde que tenemos las instalaciones portuarias no hemos podido cobrar almacenamiento, porque no sólo las dos últimas cosechas han sido desastrosas, sino que

(1) Conferencia cit. pág. 49.

(2) Id. pág. 49.

se ha resentido aún más el transporte, y toda la mercadería que llega a puerto sólo alcanza a cubrir las necesidades de la explotación que se ha acrecentado. También hemos sentido los efectos de la resistencia pasiva, pero bien calculada. Desde que se dictó el decreto, los exportadores no trajeron granos a puerto ni de la Junta ni propios; les interesaba si eran de la Junta seguir cobrando el almacenamiento en sus instalaciones de campaña y si eran propios no pagar arrendamiento al Estado".

"No obstante, el Estado no tendrá pérdida sino utilidad y sobre todo ha adquirido una experiencia y una autoridad que está por arriba de todo interés material".

"Prácticamente todas las instalaciones portuarias se encuentran en poder de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

"Explotamos:

39 elevadores terminales

218 depósitos

30 tinglados

27 silos de emergencia

15 elevadores de campaña

"y numerosas plazolétas, con una capacidad total de 2.500.000 toneladas, de las cuales 2.000.000 corresponden a elevadores y galpones".

"A pesar de las dificultades del transporte cuya solución escapa a nuestras posibilidades, hemos logrado cumplir todos los compromisos de entrega en puerto".

Para dar una idea de la eficiencia con que la Comisión había cumplido su cometido, consigné las estadísticas del primer trimestre de los años 1944 y 1945, correspondientes al número de barcos cargados.

En el primer año, en que las instalaciones estaban en poder de los exportadores, se cargaron 327 vapores y en el año 1945, en que las administraba la Comisión, se cargaron 342, siendo los tonelajes de 731.000 en 1944 y de 847.000 en el año siguiente.

Capítulo II

DECRETO Nº 9.626/46

EXPROPIACION DEFINITIVA DE INSTALACIONES PORTUARIAS INCLUIDOS LOS
ELEVADORES DE GRANOS

- 1. Antecedentes y disposiciones del Decreto Nº 9.626/46.
- 2. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.
- 3. Elevadores de Granos en la República Argentina.
- 4. Elevadores y depósitos de granos en zonas portuarias que explota la Comisión Nacional de Granos y Elevadores actualmente.
- 5. Capacidad de almacenamiento para granos en el país.

-----ooOoe-----

- 1. Antecedentes y disposiciones del Decreto Nº 9.626/46.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores, en cumplimiento del Decreto Nº 10.107/44, inició los juicios de expropiación de uso temporal de las instalaciones, incluso sus máquinas, utilaje y dependencias, utilizadas o susceptibles de poder ser utilizadas, para la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos, embolsados o a granel, ubicados en los recintos portuarios o en las inmediaciones de los mismos; tomó posesión de las mismas y se dedicó a su explotación.

Este organismo, en base a las experiencias recogidas durante el tiempo en que desarrolló esas actividades, expresó su opinión de que a fin de que pudieran cumplirse debidamente los propósitos perseguidos al sancionarse la Ley Nº 11.742, era necesario que las referidas instalaciones pasaran definitivamente a poder del Estado, como asimismo otras aún no expropiadas, pero que deberían serlo en cumplimiento del citado decreto, siempre que fueren de propiedad de entidades que actúen en el comercio de granos, a fin de que el Estado sea el que tenga a su cargo la manipulación de esa mercadería. Todo ello conforme a la doctrina de los artículos 7º, inciso c) y 15, de la Ley Nº 11.742.

A ese efecto, se efectuaron los estudios pertinentes para determinar el valor actual de esas instalaciones, tarea que estuvo

a cargo de la oficina técnica de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores con el asesoramiento del Ministerio de Obras Públicas. Como resultado de ese trabajo se estimó dicho valor, en la suma de \$ 29.603.075.32 m/n.

Ofrecida esa cantidad a las compañías propietarias, éstas no la aceptaron por lo cual sólo quedaba el recurso de la expropiación para cumplir con la finalidad perseguida.

Para financiar esa operación se consideró que los fondos necesarios deberían ser proporcionados por la Junta Reguladora de la Producción Agrícola, de acuerdo al criterio que se había sostenido en oportunidades anteriores de que la red oficial de elevadores debía ser costeada con el producto de las diferencias de cambio.

En cuanto al reintegro de esas sumas, ello se haría a medida que el resultado financiero de la explotación lo permitiera.

Por otra parte, a fin de facilitar el pago de las expropiaciones convenía distribuirlo para que se realizara en varios años, reconociéndose los intereses pertinentes.

Conforme a los antecedentes indicados, el Poder Ejecutivo Nacional resolvió la expropiación definitiva de las instalaciones de referencia, dictando a ese efecto el 30 de marzo de 1946, el Decreto Nº 9.626, en el que se detallan cada una de las instalaciones expropiadas y el importe correspondiente.

Atento la importancia que reviste esta trascendental medida de gobierno, detallamos a continuación todas sus disposiciones:

Art. 1º. De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 11.742, dispónese la expropiación de las instalaciones, comprendiendo elevadores de granos y sus accesorios, que en virtud del Decreto Nº 10.107, de 20 de abril de 1944, y en cumplimiento del mismo, tomó posesión la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, que se conocen como de pertenencia de: Bunge y Born Ltda. S.A. Comercial, Financiera e Industrial; Compañía Continental de Exportación, S.A.; Compañía de Comercio Limitada Van Waveren; Compañía de Exportación de Cereales, S.A.; Embarcadero Escocés, S.A.; Luis de Ridder Ltda., S.A. Comercial; Louis Dreyfus y Cía., Ltda. S.A.; La Plata Cereal Co. S.A.; Genaro García Limitada; S.A. Graneros Modelo; "Sadel" Sociedad Argentina de Elevadores,

S.A., y que se enumeran en el artículo 3º. Inclúyese asimismo, las instalaciones afectadas por el Decreto Nº 10.107/44, respecto a las cuales no se ha promovido juicio de expropiación o no se ha tomado posesión, que se indican en el mismo artículo 3º.

Art. 2º. Esta expropiación incluye los terrenos, edificios, galpones, maquinarias, utilaje, equipos, implementos, muelles, vías férreas, derechos y demás mejoras, accesorios y dependencias complementarias de los bienes indicados en el artículo siguiente, conforme a los inventarios, planos, croquis, y detalles existentes en la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 3º. Fíjase en \$ 29.603.075,32 m/n., la suma total a ofrecer en los juicios respectivos como indemnización por la expropiación de los bienes dispuesta en el artículo 1º (en la extensión establecida en el artículo 2º), quedando supeditado el importe definitivo al que se determine judicialmente conforme a la legislación en vigor en los pertinentes juicios.

La mencionada suma corresponde a los siguientes parciales:

A. Bunge y Born Ltda. S.A. Comercial, Financiera e Industrial.

- a) Elevador de granos en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 2, costado Este, denominado "Antwerpia".....\$ 414.674,40
- b) Elevador de granos de Avenida Urquiza entre San Martín y Alberdi; incluyendo galpones números uno y dos y dos tinglados en PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos;\$ 989.629,20
- c) Galpón "El Ancla" en Boulevard H. Irigoyen, CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.....\$ 53.602,32
- d) Galpón "La Agrícola" frente a la estación del Ferrocarril de Entre Ríos, CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.....\$ 38.760,00

- e) Galpones mecanizados "A" y "C" en PUERTO SANTA FE, Provincia de Santa Fe.....\$ 531.182,40
- f) Elevador de granos, dos galpones y diez cajones-silos en PUERTO QUEQUEN, Provincia de Buenos Aires, manzanas 86,101, y 102.....\$ 1.121.192,40
- g) Galpón "Grande", en PUERTO QUEQUEN, Provincia de Buenos Aires.....\$ 320.044,80
- h) Catorce galpones, dos tinglados y tres cajones-silos (números 1, 2 y 3), en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe; los galpones y tinglados en la zona denominada "Refinería" y los cajones-silos al Sud de la misma....\$ 430.276,80
- i) Galpón "m" en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe.....\$ 259.942,80
- j) Elevador de granos denominado "Embarcadero Tres de Febrero" incluyendo un tinglado, un galpón mecanizado, cuatro cajones-silos números 5.001 a 5.004, en PUERTO SAN LORENZO, Provincia de Santa Fe.....\$ 1.424.218,80
- k) Elevador de granos en RIO SANTIAGO, Puerto La Plata, Provincia de Buenos Aires.....\$ 431.916,00
- l) Elevador de granos, galpones y tinglados, incluso galpón en la Sección Cabotaje, en PUERTO VILLA CONSTITUCION, Provincia de Santa Fe.....\$ 303.662,40
- m) Galpones números 1, 2 y 3, con instalaciones de limpieza, en PUERTO MAR DEL PLATA, Provincia de Buenos Aires.....\$ 455.114,40

B. Compañía Continental de Exportación, S.A.

- a) Elevador de granos, denominado "Continental", en PUERTO DE LA CAPITAL, Dique 3 Este.....\$ 423.055,20

C. Compañía de Comercio Limitada Van Waveren.

- a) Galpón en dársena A. muelle para ultramarinos, PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.\$ 22.644,00

D. Compañía de Exportación de Cereales, S.A.

- a) Elevador de granos denominado "Barraca Victoria" y tres galpones, en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe.....
.....\$ 1.067.294,40

E. Embarcadero Escocés, S.A.

- a) Elevador de granos denominado "Embarcadero Escocés" y galpones, en PUERTO SAN MARTIN, Provincia de Santa Fe.....
.....\$ 779.434,80

F. Luis de Ridder Limitada, S.A. Comercial.

- a) Galpón denominado "Belga", en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 3, Este.....\$ 56.220,00
b) Elevador de granos y galpones en PUERTO SANTA FE, dique 2, provincia de Santa Fe.....\$ 826.564,80
c) Elevador de granos, galpones y tinglados, en PUERTO ROSARIO, Zona Norte, Provincia de Santa Fe...\$ 1.329.600,00

G. Louis Dreyfus y Cía. Ltda. S.A.

- a) Elevador de granos, galpones "Norte", "Central", "Sud" y "Del Canal" y galpones y galerías de embarque, denominados "Embarcadero Dreyfus", en PUERTO SANTA FE, Provincia de Santa Fe.....\$ 1.468.647,68
b) Galpones, con instalaciones para almacenamiento, manipulación y embarque de granos, en PUERTO QUEQUEN, manzanas Nros. 86, 87, 100 y 101, Provincia de Buenos Aires...\$ 1.157.383,20
c) Elevador de granos en PUERTO ROSARIO, barrio "Refinería", Provincia de Santa Fe.....\$ 2.114.068,80
d) Galpones denominados "El Colorado", "A" y "De Material" y dos tinglados mecanizados en PUERTO SAN LORENZO, Provincia de Santa Fe.....\$ 245.955,60
e) Galpones y tinglados, con instalaciones de recepción, manipulación, almacenamiento, y embarque de granos, en PUERTO VILLA CONSTITUCION, Provincia de Santa Fe.\$ 152.004,00

- f) Galpón y galería de embarque, en PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Avenida General Urquiza, Provincia de Entre Ríos...
.....\$ 493.476,00
- g) Galpones "A" y "B" con galerías de embarque en PUERTO DIAMANTE, Provincia de Entre Ríos.....\$ 503.524,80

H. La Plata Cereal Co., S.A.

- a) Elevador de granos, adosado al embarcadero "Davis", y construcciones y efectos de propiedad de la nombrada en el galpón(elevador) N° 26 del Ferrocarril Central Argentino en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe.....\$ 533.833,20
- b) Elevador de granos constituido por los galpones mecanizados, letras "A", "B" y "C", en PUERTO ROSARIO, Sección IV, frente al muelle N° 1, Provincia de Santa Fe.\$ 548.211,60
- c) Galpón mecanizado, con silos, denominado "El Litoral", en PUERTO SAN MARTIN, Provincia de Santa Fe...\$ 797.788,80
- d) Galpón denominado "Ex Kuker" en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 3, lado Este.....\$ 52.081,20

I. Sociedad Anónima Genaro García Ltda.

- a) Elevador de granos en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 3, Este..
.....\$ 1.335.769,20

J. Sociedad Anónima Graneros Modelo.

- a) Elevador de granos en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 1, cabecera Norte.....\$ 1.687.388,40
- b) Elevador de granos en PUERTO DE LA CAPITAL, dique 2, Este, cabecera Sud.....\$ 844.369,20
- c) Elevador de granos en PUERTO DE LA PLATA, sobre la ribera del Río Santiago, Provincia de Buenos Aires.\$ 596.868,00

K. "Sadel", Sociedad Argentina de Elevadores, S.A.

- a) Elevador de granos en PUERTO ROSARIO, zona denominada "Re-

- fineria", Provincia de Santa Fe.....\$ 2.206.276,80
- b) Elevador de granos incluyendo galpones letras "B" y "F", en PUERTO SANTA FE, Provincia de Santa Fe.\$ 1.887.780,00

Instalaciones y efectos respecto a los cuales deberá iniciarse juicio de expropiación.

A. 1 Bunge y Born Ltda. S.A. Comercial, Financiera e Industrial.

- a) Galpones con cintas en BAJADA GRANDE, Paraná, Provincia de Entre Ríos.....\$ 77.749,20
- b) Galpón en ALVEAR, Provincia de Entre Ríos.\$ 15.984,00
- c) Galpón en VICTORIA, Provincia de Entre Ríos.....\$ 23.592,00
- d) Tres galpones en DIAMANTE, Provincia de Entre Ríos....\$ 260.295,60
- e) Maquinarias, y efectos en PUERTO GALVAN, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires.....\$ 106.800,00
- f) Maquinarias y efectos en PUERTO ARROYO PAREJA (Bahía Blanca), Provincia de Buenos Aires.....\$ 74.400,00
- g) Tinglado en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe, ubicado en el embarcadero 37-39, construido en terrenos del Ferrocarril Central Argentino.....\$ 42.927,60
- h) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO ROSARIO Provincia de Santa Fe.....\$ 148.440,00
- i) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO QUEQUEN, Provincia de Buenos Aires.....\$ 3.432,00
- j) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.....\$ 25.620,00
- k) Maquinarias y efectos en galpón de los Ferrocarriles del Estado en PUERTO DIAMANTE, Provincia de Entre Ríos.....\$ 27.114,00

B. 1 Compañía de Comercio Limitada Van Naveren e Van Naveren Argentina, Sociedad Anónima Comercial e Industrial.

- a) Utilaje para embarques en PUERTO SANTA FE, Provincia de Santa Fe.....\$ 41.520,00
- b) Utilaje para embarques en PUERTO DE LA CAPITAL.....\$ 180,00
- c) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe.....\$ 11.832,00
- d) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.....\$ 42.456,00
- e) Maquinarias y efectos en galpones fiscales en PUERTO SANTA FE, Provincia de Santa Fe.....\$ 34.668,00

C. 1 Louis Dreyfus y Cia. Ltda. S.A.

- a) Instalaciones de limpieza, con silos, norias y puentes de embarques, en INGENIERO BRIAN, Capital Federal.....\$ 307.532,40
- b) Embarcadero en ARROYO PAREJA, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires.....\$ 238.536,00
- c) Dos galpones en PUERTO VICTORIA, Provincia de Entre Ríos.....\$ 47.707,20
- d) Un galpón en PUERTO IBICUY, Provincia de Entre Ríos.....\$ 6.936,00
- e) Maquinarias y efectos en galpón fiscal en PUERTO QUEQUEN Provincia de Buenos Aires.....\$ 15.756,00

D. 1 La Plata Cereal Co. S.A.

- a) Un tinglado en PUERTO DIAMANTE, Provincia de Entre Ríos...\$ 33.120,00
- b) Maquinarias y efectos en galpón fiscal en PUERTO DE LA CAPITAL.....\$ 6.492,00
- c) Maquinarias y efectos en galpón fiscal, en PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY, Provincia de Entre Ríos.\$ 3.018,00
- d) Tinglado en PUERTO DE LA CAPITAL, la Sección Este, Dock Sud.....\$ 40.579,00

E. 1 Sociedad Anónima Genaro García, Ltda.

- a) Maquinarias y efectos en galpón fiscal en PUERTO DE LA CAPITAL,.....\$ 5.304,00
- b) Maquinarias y efectos en galpón fiscal en PUERTO QUEQUEN, Provincia de Buenos Aires.....\$ 23.436,00

F. 1 Compañía de Exportación de Cereales, S.A.

- a) Maquinarias y efectos en galpones fiscales, en PUERTO ROSARIO, Provincia de Santa Fe.....\$ 33.192,00

Art. 4º. Las expropiaciones dispuestas en el presente decreto quedan sometidas a las condiciones siguientes: a) Los mandatarios instituidos por la Comisión Nacional de Granes y Elevadores en virtud del Decreto Nº 15.570/44 se presentarán en los juicios iniciados y que tramitan en el Juzgado Federal de esta Capital a cargo del Dr. Belisario Gache Pirán, Secretaría del Dr. Félix G. Bordelois, y modificarán las demandas de expropiación de uso de los bienes enumerados en el artículo 1º (en la extensión establecida en el artículo 2º) por de expropiación de dominio, y consignarán en cada juicio el veinticinco por ciento de la cantidad pertinente fijada en el artículo 3º, con más las sumas que corresponden a un interés del cinco por ciento anual sobre el importe total desde la toma de posesión hasta el día de presentación del escrito de conversión de la expropiación de uso por expropiación de dominio, y sobre el saldo del setenta y cinco por ciento desde esa fecha hasta un año después; b) El saldo de setenta y cinco por ciento será consignado judicialmente (o abonado directamente al expropiado en caso de resolverse definitivamente el juicio antes del vencimiento de algunas de las cuotas) en tres cuotas de veinticinco por ciento cada una, a uno, dos y tres años a contar del día de la conversión del juicio de expropiación, con más el

interés de cinco por ciento por año, correspondiente al año adelantado, sobre el saldo que permanezca impago; c) Las sumas actualmente depositadas en concepto de expropiación de uso se imputarán a la cuota a satisfacer al contado conforme al punto a) del presente artículo; d) En el caso de que la indemnización que se fije judicialmente fuere superior a la suma ofrecida, la diferencia se abonará dentro de los treinta días de haber pasado la sentencia en autoridad de cosa juzgada; pero si esa circunstancia se produjera antes del vencimiento del plazo para pagar la última cuota establecida en el punto b) del presente artículo, tal diferencia se acumulará a esa última cuota; en ese mismo caso, se reliquidarán los intereses del cinco por ciento, teniendo en cuenta las cantidades satisfechas en concepto de capital e intereses y las fechas de los respectivos pagos, y la suma que resulte de tal reliquidación se abonará conjuntamente con la diferencia a que se refiere la primera parte del presente punto; e) En el caso de que no fueren aceptadas por los expropiados las condiciones establecidas en el presente artículo-a cuyo efecto deberán manifestar conformidad dentro de los diez días de notificados de la conversión del juicio-los juicios pendientes continuarán su trámite en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto N° 10.107/44.

Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará a los juicios de expropiación a iniciar conforme al apartado final del artículo 1º.

Art. 5º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores organizará la defensa y asesoramiento técnico en todos los juicios de expropiación que se promuevan y sustancien en virtud de lo dispuesto en la Ley 11.742 y Decreto N° 10.107/44.

Art. 6º. La Junta Reguladora de la Producción Agrícola proporcionará a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, de inmediato, la suma de \$ 6.531.533,16 m/n. a efecto de que se realicen

las consignaciones previstas en el art. 4º, punto a), del presente decreto, para completar, con las sumas depositadas al iniciarse la expropiación de uso, los importes correspondientes a la primera cuota del veinticinco por ciento e intereses devengados y por un año sobre el saldo, conforme a lo establecido en el referido punto.

La Junta Reguladora de la Producción Agrícola proporcionará a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores en las oportunidades pertinentes, las sumas necesarias para abonar las cuotas e intereses y las diferencias, si las hubiera, conforme a lo establecido en el artículo 4º, puntos b) y d), del presente decreto y las cantidades necesarias para satisfacer las costas de los juicios, en cuanto fueren impuestas al Estado.

La Junta Reguladora de la Producción Agrícola proporcionará, asimismo, a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, la suma de \$ 585.000,00 m/n., para el pago, mientras duren los juicios de expropiación, de sueldos, compensaciones, horas extraordinarias, viáticos y demás gastos que demanden la defensa y asesoramiento técnico previstos en el artículo 5º del presente decreto.

Art. 7º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores explotará las instalaciones a que se refiere el presente decreto conforme a la Ley 11.742, utilizándolas con preferencia, en la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos de propiedad del Estado.

Art. 8º. Las sumas que proporcione la Junta Reguladora de la Producción Agrícola en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes les serán reintegradas a medida que el resultado financiero de la explotación lo permita.

Art. 9º. Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y pase a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores allos efectos de lo dispuesto en el artículo 3º del Decreto Nº 15.570/44, y el artículo 5º del presente.

2. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional y de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Reglamentación de las condiciones de explotación de instalaciones en puertos o sus inmediaciones para granos operados por firmas particulares.

Resolución Nº 484 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Por la Resolución Nº 484 de fecha 9 de enero de 1946, la C.N.G.E. estableció las nuevas tarifas y condiciones que regirían en las instalaciones portuarias o inmediatas a los puertos para la mercadería operada por firmas particulares, a partir del 1º de febrero de ese año, derogando las Resoluciones Nos. 455 y 463.

Las modificaciones de las tarifas vigentes, obedecían al propósito de condicionarlas para que cubrieran las nuevas exigencias del momento.

Contratación de servicios de manipuleo de granos en las instalaciones portuarias que explota, efectuado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Decreto Nº 1.582 del 22 de enero de 1946.

Por Decreto Nº 1.582/46, el Poder Ejecutivo aprobó el temperamento seguido por la C.N.G.E. al contratar los servicios de manipuleo de granos en las instalaciones portuarias, encuadrándolas dentro de la excepción prevista en el artículo 33, inciso 3º de la Ley Nº 428, en razón de la urgencia que existía en disponer de los servicios de referencia a fin de no interrumpir el funcionamiento de las unidades que pasaren a ser explotadas por la Comisión.

Aprobó la imputación de \$ 1.042.311,53 m/n. para los servicios prestados durante el año 1944 y la de \$ 4.103.100 m/n. para los del año 1945.

Se autoriza a la Junta Reguladora de la Producción Agrícola a adquirir a los productores hasta 300.000 toneladas de trigo cosecha 1945/46, tipificado y certificado por la Comisión.

Decreto Nº 32.650 del 17 de diciembre de 1946.

Siguiendo con la práctica de años anteriores, tendiente a promover que la comercialización de la cosecha se realizará en forma de compensar al agricultor la verdadera calidad de su producto, el Poder Ejecutivo dispuso por Decreto Nº 32.650 de fecha 17 de diciembre de 1946, que la Junta Reguladora de la Producción Agrícola adquiriese a los productores que entreguen directamente o por intermedio de asociaciones de agricultores, hasta 300.000 tons. de trigo de la cosecha 1945/46, tipificado y certificado por la C.N.G.E. en los elevadores portuarios o en los locales que explota.

3. Elevadores de Granos en la República Argentina.

De acuerdo al censo de elevadores practicado en abril de 1943, (1) los elevadores de granos que existen en la República Argentina, son los siguientes:

Elevadores de campaña.

El número de estos elevadores -oficiales y privados- es de 352 unidades y de acuerdo a su tonelaje pueden clasificarse:

Capacidad en toneladas	Nº de elevadores	Capacidad del grupo en toneladas.	% sobre la capacidad total.
1 a 500	121	38.020	9,1
501 " 1.000	119	86.240	20,5
1.001 " 1.500	43	54.710	13,1
1.501 " 2.000	25	46.230	11,0
2.001 " 3.000	18	45.040	10,7
3.001 " 5.000	8	31.470	7,5
Más de 5.000	18	117.980	28,1
	<u>352</u>	<u>419.690</u>	<u>100,0</u>

(1) Schulte, E.A.A., obra cit., pág. 359/363.

A su vez estos elevadores, teniendo en cuenta la zona de afluen-
cia a puerto, están distribuidos de la siguiente manera:

P U E R T O	Nº de elevadores	Capacidad de almacenamiento en toneladas	% sobre la capacidad total
Rosario.....	221	275.440	65,6
Villa Constitución	46	59.840	14,3
San Nicolás.....	35	25.880	6,2
Buenos Aires.....	27	30.550	7,3
Concepción del Uru- guay.....	2	10.800	2,6
Santa Fe.....	11	7.760	1,8
Quequén.....	2	5.920	1,4
San Lorenzo.....	5	2.050	0,5
Bahía Blanca.....	3	1.450	0,3
	<u>352</u>	<u>419.690</u>	<u>100,0</u>

Distribuyendo los elevadores de campaña, por provincia, tenemos el cuadro siguiente:

P R O V I N C I A	Nº de ele- vadores	Capacidad en toneladas	% sobre la ca- pacidad total
Santa Fe	172	192.340	45,8
Córdoba.....	112	159.910	38,1
Buenos Aires.....	66	56.640	13,5
Entre Ríos.....	2	10.800	2,6
	<u>352</u>	<u>419.690</u>	<u>100,0</u>

Elevadores Nacionales de Campaña.

Dentro de los elevadores de campaña consignados, se hallan in-
cluidos los de propiedad de la Nación, que son los siguientes:

Nº	ESTACIONES	F.C.	Provincia	Capacidad en toneladas
1	Alcorta.....	C.A.	Santa Fe	6.300
2	Armstrong.....	"	"	6.300
3	Elortondo.....	"	"	4.700
4	Firmat.....	"	"	9.100
5	Fuentes.....	"	"	6.300
6	Otto Bemberg.....	"	"	6.300
7	Alejo Ledesma.....	"	Córdoba	9.000
8	Cabrera.....	"	"	6.300
9	Leones.....	"	"	6.300
10	Monte Maíz.....	"	"	6.300
11	Oliva.....	"	"	6.300
12	San Marcos.....	"	"	4.700
13	Tancacha.....	"	"	6.300
14	Dominguez.....	E.R.	Entre Ríos	5.200
15	Villaguay.....	"	"	5.200
				<u>94.600</u>

Las restantes 337 unidades son de propiedad particular y su capacidad total de almacenamiento es de 325.090 toneladas.

Elevadores terminales

Los elevadores terminales en explotación suman 37 unidades con una capacidad total de 508.010 toneladas.

A continuación se detallan dichos elevadores, con indicación de sus principales características.

Zona	Puerto	Propietario	Material	Capacidad de almacenamiento en toneladas		
				Parcial	Por puerto	Total por zona
Rosafé	Santa Fe	"Sadel" Soc. Argt. de Elevadores, S.A.	Horm. arm.	10.000		
		Luis de Ridder Ltda. S.A.	" "	6.200		
		Louis Dreyfus y Cía. Ltda. S.A.....	Metálico	<u>4.050</u>	20.250	
	San Martín (Bella Vista)	Moiseeff y Cía.....	Ladr. arm.	7.210		
	San Martín	Embarcadero Escocés S.A.	Ladr. y Horm. arm.	<u>4.150</u>	11.360	
	San Lorenzo, Emb. 3 de feb.	Bunge y Born Ltda. S.A....	Horm. arm.	<u>8.700</u>	8.700	
	Rosario	Rosario Norte Gob. Nacional	Horm. arm.	80.000		
		Rosario Centro, Gob. Mac..	Acero y hormigón	34.800		
		"Sadel", Soc. Argt. de Elevadores S.A.	Horm. arm.	34.000		
		Louis Dreyfus y Cía. Ltda. S.A.....	" "	18.900		
		Luis de Ridder Ltda. S.A.	" "	17.000		
		F.C. Central Argentino...	Metálico	5.890		
		F.C. Central Argentino....	" "	1.080		
		La Plata Cereal Co. S.A.	Horm. arm.	5.000		
		Cía. de Exportación de Cereales, S.A. (Barraca Victoria).....	Metálico	<u>6.300</u>	202.970	
	Villa Constitución	Bunge y Born Ltda. S.A.	Metálico	<u>1.600</u>	<u>1.600</u>	244.880

Buenos Aires	San Nicolás	S.A. Puerto San Nicolás.....	Metálico	<u>4x6.800</u>	27.200	
	Bs.As (Puerto Madero)	S.A. Graneros Modelo (Dique Nº 1).....	Horm. arm.	17.000		
		S.A. Graneros Modelo, Dique Nº 2).....	" "	6.200		
		S.A. Genaro García, Ltda. (Dique Nº 3)..	" "	14.400		
		Cía. Continental de Exportación (Dique Nº 3)	" "	4.250		
		Bunge y Born Ltda. S.A. (Antwerpia) (Dique Nº 2).....	" "	2.660		
		F.C. Central Argt. (Dique Nº 2).....	Metálico	27.480		
	Buenos Aires (Deck Sud)	Cía. Warrant y Depósitos....	Horm. arm.	17.000		
		La Plata Cereal Co. S.A....	" "	<u>6.500</u>	95.490	
	La Plata (Río Santiago)	S.A. Graneros Modelo.....	Horm. arm.	6.300		
Bunge y Born Ltda. S.A.....		Metálico	<u>3.100</u>	<u>9.400</u>	132.090	
Bahía Blanca	Quequén	Bunge y Born Ltda. S.A.....	Horm. arm.	<u>12.000</u>	12.000	
	Bahía Blanca (Ing. White)	F.C. Sud, Elevadores 1 y 2 (81640 ton. c/u)	Metálico	17.280		
		F.C. Sud, Elevador Nº 5.....	Horm. arm.	<u>80.000</u>	97.280	
	Galván	F.C. B. Blanca y Nor-Oeste....	Ladr. arm.	8.000		
	F.C. B. Blanca y Nor-Oeste....	Ladr. arm.	<u>10.560</u>	<u>18.560</u>	127.840	

Entre Ríos	Concepción del Uruguay	Bunge y Bern Ltd. S.A...	Herm. arm.	<u>3.200</u>	<u>3.200</u>	<u>3.200</u>
Total 37 elevadores con Teneladas						<u>508.100</u>

Todos los elevadores terminales, como consecuencia de las diversas expropiaciones realizadas por el Gobierno, son actualmente administrados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

A estas unidades debemos agregar los seis elevadores nacionales terminales, cuya construcción fué encarada directamente por el Estado.

ELEVADOR DE:	UBICACION	Capacidad en teneladas
Puerto Nuevo.....	Capital Federal	148.500
" Rosario Sud..	Prov. de Santa Fe	75.000
" Villa Constitución.....	" " " "	55.000
Puerto Santa Fe.....	" " " "	50.000
" Ing. White, (Bahía Blanca).....	" " Bs. Aires	62.000
Quequén.....	" " " "	<u>47.600</u>
		<u>438.100 t.</u>

De estos elevadores, los de Rosario Sud, Villa Constitución, Quequén e Ing. White están en explotación, en las condiciones que hemos indicado, y los de Puerto Nueva y Santa Fe en construcción, no contando aún con las maquinarias correspondientes.

4. Elevadores y depósitos de granos en zonas portuarias que explota actualmente la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Como resultado de la aplicación de las distintas disposiciones legislativas y ejecutivas dictadas en materia de elevadores y depósitos de granos en zonas portuarias -que hemos visto en particular-, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores quedó a cargo de la explotación y administración de las numerosas instalaciones de ese carácter que se incorporaron al Estado.

Para organizar esa tarea de tan gran importancia, que afecta de manera fundamental al comercio de granos, dicha repartición agrupó las referidas instalaciones en Distritos y Seccionales integrados a su vez, por Unidades.

Los Distritos y Seccionales creados, fueron los siguientes:

Distritos.

Distrito Bahía Blanca, con tres Unidades.

" Concepción del Uruguay, con seis Unidades.

" Necochea, con cinco Unidades.

" Rosario, con diez y siete Unidades.

" Santa Fe, con cinco Unidades.

Seccionales.

Seccional Buenos Aires con once Unidades.

" Diamante, con cuatro Unidades.

" La Plata, con tres Unidades.

" Mar del Plata, con una Unidad.

" San Lorenzo, con siete Unidades.

Nómina de las instalaciones portuarias.

Clasificadas por Distritos y Seccionales, se detallan en varias planillas las instalaciones portuarias que administra actualmente la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, indicándose para cada una los siguientes datos:

a) Distrito o Seccional a que pertenece.

b) Unidad a que corresponde.

- 201
- c) Ubicación, especificando el Puerto y Sección en que se encuentra.
 - d) Detalle de la instalación (elevador, galpón, etc.)
 - e) Nombre del propietario.
 - f) Fecha de toma de posesión (Instalaciones de propiedad de terceros).
 - g) Observaciones.

En la parte destinada a "Observaciones", se determina la forma en que la instalación fué incorporada, que puede responder a alguna de las siguientes situaciones:

- 1º. Expropiación definitiva por resolución del Poder Ejecutivo: se indica fecha y número del Decreto y la suma abonada.
- 2º. Convenio privado: Cuando se arrendó privadamente, firmándose contrato con el propietario, "ad referéndum" del Poder Ejecutivo. Se indica en este caso, fecha y número del Decreto por el que se aprobó el contrato. (Art. 5º del Decreto Nº 10.107/44).
- 3º. Expropiación definitiva por Decreto Nº 9.626/46: Son las instalaciones incorporadas primitivamente en virtud de las disposiciones del Decreto Nº 10.107/44, que luego se expropiaron definitivamente por el Decreto Nº 9.626/46. Se anota el número de este decreto y la suma depositada en el juicio respectivo.

Debe hacerse la aclaración que no todas las instalaciones incorporadas a raíz del Decreto Nº 10.107/44, continuaron administradas por la Comisión, sino que algunas fueron devueltas a sus propietarios, en su mayoría, porque su explotación demostró que no era aconsejable su expropiación definitiva. En esta situación se encuentran los siguientes:

- 1) Expropiación de uso: Galpón Elevador Nº 18 y Galpón Nº 16 Unidad XVI del Distrito Rosario, de propiedad de la Cía. de Comercio Van Waveren. Se tomó posesión el 15/1/45 y se devolvió el 11/9/45, de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto Nº 12.877 del 12/6/45.
- 2) Arrendamiento privado: Galpones Nos. 1, 2, 3 y 4, Tinglados 1 y 2 y Construcciones, situados en Puerto Concepción del Uruguay,

- 272
- Unidad I del Distrito Concepción del Uruguay, propiedad de Hug-nagel Plettier y Cía. S.R.L. Se tomó posesión el 1/10/44, y se aprobó el contrato por Decreto N° 5.181 del 7/3/45; fué devuelto el 27/9/46.
- 3) Arrendamiento privado: Terreno, Unidad I de la Seccional Diamante, situado en Puerto Diamante, propiedad del Sr. Ubaldo Bigliani. Se tomó posesión el 1/8/44, siendo aprobado el contrato por Decreto N° 13.128 del 4 de octubre de 1946; fué devuelto el 31/7/46.
 - 4) Arrendamiento privado: Galpón N° 4 y parte del N° 5, Unidad I de la Seccional Diamante, situado en Puerto Diamante, propiedad del Ferrocarril del Estado. Se tomó posesión el 1/8/44 y se aprobó el contrato por Decreto N° 16.890 del 28/7/45. Fué devuelto el 31/7/45.
 - 5) Arrendamiento privado: Galpones 3, 4 y 6, Unidades I, II y III del Distrito de Santa Fe, situados en el Puerto de Santa Fe. Propiedad del Puerto Santa Fe. Se tomó posesión el 29/8/44, habiendo sido luego devueltos sin haberse firmado ningún contrato.

NOMINA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (ELEVADORES DE GRANOS, DEPOSITOS, ETC) QUE EXPLOTA LA COMISION NACIONAL DE GRANOS Y ELEVADORES.

SECCIONAL BUENOS AIRES

UNIDAD	UBICACION		DENOMINACION	PROPIETARIO	Toma de posesión	OBSERVACIONES	
	Pto.	Sección					
I	Bs.As.	Pto.Nvo.	Galpón Fiscal Nº 4	Estado	15-5-44		
II	"	Dárs.N.	Galpón Fiscal Nº 1	"	15-5-44		
			Sec.1a.				
			Galpón Fiscal Nº 2	"	" " "		
		Dárs.N.	Galpón Fiscal Nº 3	"	" " "		
			Sec.2a.				
			Sec.3a.				
III	"	Pto.Ma-dero	Elevador Continen- tal	Cía.Expor- taadora de Cereales S.A.	6-7-44	Decreto Nº 9.626/46. \$ 423.055,20	
			DiqueIII Galpón Anexo A.				
			" " B.				
IV	"	Pto.Ma-dero	Elevador Hispano- Argentino.Deposi- to Anexo	Genaro Garcia	6-7-44	Dec.9626/46 \$ 1335769,20	
			DiqueIII Galpón Ex-Kuker	La Plata Cereal Co.	6-10-44	Dec.9.626/46 \$ 52.081,20	
			DiqueIII Galpón Belga	L.De Rid- der Ltda.	6-10-44	\$ 56.220.-	
V	"	Pto.Ma-dero	Elev. Antwerpia Galpón Anexo	Bunge y Born Ltda.	6-7-44	Dec.9.626/46 \$ 414.674,40	
			DiqueIII				
		Pto.Ma-dero	Galpón Ex-Ustariz	Somar	25-7-44	Arrend. priva. Dec.5.180/45 7-3-45	
			DiqueIII				
VI	"	Pto.Ma-dero	Elev. Oficial Galpón Anexo A.	Estado	3-4-41		
			Dique II " " B.	"	" " "		
			" " C.	"	" " "		
			" " D.	"	" " "		
			" " E.	"	" " "		

Unidad	DEPENDENCIA Pto. Sección	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
VII	Bs.As. Pto. Ma- dero Dique II	Elev. Graneros Modelo Galpón Anexo	S.A. Graneros Modelo	31-7-44	Dec. 9.626/46 \$ 844.369,20
VIII	" " Pto. Ma- dero Di- que I	Elev. Graneros Modelo Galpón Anexo (Nuevo) Galpón bolsas vacías	S.A. Graneros Modelo	31/7/44	Dec. 9.626/46 \$ 1.687.388, .40
IX	" " Dock Sud Sec. 1a.	Elev. La Plata Cereal Co. Tinglado	Estado La Plata Ce- real Co.	28-9-44	Expropiado por Dec. 23278/44 \$825.457,25 A iniciarse juicio de expropiación \$15.307,30 Depositado
		Galpón Nº 4	Cía. Dock Sud, Bs.As.	" " "	A iniciarse juicio de expropiación
		Dock Sud Sec. 1a. Galpón Nº 3 y Tinglado anexo	Cía. Dock S.	10-8-44	Arrendamien- to priv. Con en trámite.
		Galp. Nº 7	" " "	" " "	Id. ant.
		Galp. Nº 8	" " "	" " "	" "
		X	" " Dock Sud Se. 2a.	Elev. Cía. Arg. de Warrants Dep. y galpo- nes anexos	Estado
XI	" " Ing. Brian	Gal. Nº 1	F.C.O.	10-8-44	Arrend. priv.
		Gal. Nº 2	" " "	" " "	Dec. 9833/46
		Gal. Nº 3	" " "	" " "	10-9-46
		" " Galpón Nº 4	" " "	" " "	
		" " Galpón Nº 5 (x)	" " "	" " "	(x) Con ins- talación de limpieza de L. Dreyfus

Unidad	DEPENDENCIA Pto.	SECCIÓN Sección	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
XI	Ba.As.	Ing. Bri-	Galpón Nº 6	F.C.O.	10-8-44	Arrendamiento
		Brian	" Nº 7	" " "	" " "	priv. Decreto
			" Nº 8	" " "	" " "	9833/46-10/9/46
			" Nº 8bis	" " "	" " "	
	" "	Ing. ri-	Galpón Nº 11	" " "	" " "	
		Brian	Galpón Nº 12	" " "	" " "	
		Ria-	Galpón Nº 1	Cía.Gral. de	10-8-44	Arrend. priv.
		chuelo	Galpón Nº 2	FF.CC. de la	" " "	13277/45-25/6/45
			Galpón Nº 3	Pcia. de Bs.	" " "	
			Galpón Nº 4	As.	" " "	
	Pte. Al-	Galpón A.	Cía.F.C.Mid-	10-8-44	Arrend. priv.	
	sina	Galpón B.	land.		A.589/46-10/6/46	
						B. Subarrendado
						a la Bolsa de
						Cereales de Bs.
						As.

SECCIONAL DIAMANTE

Unidad	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sección				
I	Dia- mante	-	Gal.A.c/gale- ría embarque (x)	L.Dreyfus y Cía.	1-6-45	Dec.9626/46 \$503.524,80 (x) terreno fisc.
			Gal.B.c/gale- ría embarque	L.Dreyfus y Cía.	1-6-45	Dec.9626/46
			3 galpones	Bunge y Born	31-7-46	" " "
			1 tinglado	La Plata Ce- real Co.		
II	Baj.Gde.	Paraná	1 tinglado	Bunge y Born		
			1 galpón A-B c/túnel y ga- lería de em- barque.	" " "		
III	Alvear	-	1 galpón	Bunge y Born		
IV	Victo- ria	-	1 galpón	Bunge y Born		
			2 galpones	L. Dreyfus y Cía.		

SECCIONAL LA PLATA

UNIDAD	DEPENDENCIA	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
Pto.	Sec.				
I	La Plata	Río Santiado	Elev. Bunge y Born Ltda.S.A.	Bunge y Born Ltda.S.A.	27-2-45 Dec. 9626/46 \$ 431.916
		Gal. Nº 1	Cía. Muelles		
		" " 2	y Dep.		
II	La Plata	Río Santiago	Gal. Nº 3	Cía. Muelles	27-2-45 Dec. Nº 10107/44
		" " 4	y Dep.	" " "	Expropiación de
		" " 7		" " "	uso.
		" " 8		" " "	
		" " 9		" " "	
		Tinglado		" " "	
III	La Plata	Río Santiago	Elevador Graneros Modelo	S.A. Graneros Modelo	27-2-45 Dec. 9626/46 \$ 596.868.
		Gal. Nº 5	Cía. Muelles		
			y Dep.		

SECCIONAL MAR DEL PLATA

DEPENDENCIA		UNIDAD	Pto.	Sec.	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
I	Mar del Plata	Ultra-mar			Galpón N° 1 de Ultramar	Bunge y Bern	27-2-45	Dec. 9.626/46
					Gal.Nº 2 chico de cabotaje	" " "	" " "	\$ 455.114,40
	Mar del Plata	Cabo-taje			Gal.Nº 3 de cabotaje con 10 silos y 4 entresilos metálicos	" " "	" " "	Con instal. de limpieza

SECCIONAL SAN LORENZO

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
I	San Lorenzo	Emb. 3 de Febrero	Elev. Emb. 3 de Febrero	Bunge y Born	29-12-44	Dec. 9.626/46
			1 gal. mec.	" " "	" " "	
			1 tinglado grande	" " "	" " "	\$ 1.424.218,80
			4 caj. silos	" " "	" " "	
			Nos. 5.001 al 5.004	" " "	" " "	
II	San Lorenzo	Emb. Chacabuco	Gal. A. " Colorado de mat.	L. Dreyfus	27-2-45	Dec. 9.626/46
			Dos ting. mec.	" "	" "	\$ 245.955,60
				" "	" "	
				" "	" "	
III	San Martín	Emb. Escocés	Elev. Emb. Escocés	S.A. Emb. Escocés	27-2-45	Dec. 9.626/46
			Gal. A.	bis	" " "	
			" B.	"	" " "	\$ 779.434,80
			" C.	"	" " "	
IV	San Martín	Emb. "El Litoral"	Gal. mec. "El Litoral" con 2 silos	La Plata Ce. real Co.	29-12-44	Dec. 9.626/46
			1 gal. p/dep.	bis	" " "	\$ 797.788,80
V	San Martín	Emb. Bella Vista	Elev. Bella Vista	Moiseff y Cia.	1-11-44	Arrend. priv. Dec. 12.859/45
			Tingl N° 1	" " "	" " "	
			" " 2	" " "	" " "	12-6-45
			" " 3	" " "	" " "	
			Gal. N° 1	" " "	" " "	

DEPENDENCIA			DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
UNIDAD	Pto..	Sec.				
III	Pto. San Nicolás	3a. Ex. Norte	Gal. N° 1	Pto. San Nicolás	15-12-44	Dec. 10.107/44
		5a.	" " 2	" " "	" " "	Expropiación de uso.
		3a.	Elev. N° 3	" " "	" " "	
		4a.	Gal. N° 1	" " "	" " "	
		4a.	" " 2	" " "	" " "	
		6a.	Galpón	" " "	" " "	
		6a.	Sótano	" " "	" " "	
		6a.	Elev. N° 6	" " "	" " "	
IV	San Nicolás	Pto. Hvo.	Gal. N° 1	S.A. Pto. S. Nicolás	15-12-44	
			" " 2	bis	" " "	Dec. 10.107/44
			" " 3	"	" " "	
			" " 7	"	" " "	Expropiación de uso
V	Banallo	Emb. Traverso	Tin. N° 1 Recepción camiones	Traverso Hnos.	30-1-45	Arrend. priv. Dec. 20.876/45
			Tin. N° 2 Recepción cam.	" "	" " "	7-9445
			Tin. Idem y De-cauville	" "	" " "	
			Cajón silo N° 1	" "	" " "	
			" " N° 2	" "	" " "	
			" " N° 3	" "	" " "	
			" " N° 4	" "	" " "	
			Gal. N° 1	" "	" " "	
			Tinglado	" "	" " "	
			Gal. N° 2	" "	" " "	
			Tinglado	" "	" " "	
			Gal. N° 3	" "	" " "	
			" " 4	" "	" " "	
			Tinglado	Norberto Martelli	30-1-45	Arrend. priv. De. 10.521/45
	"	Emb. San José	Galpón N° 1	bis	" " "	(15-5-45)
			" N° 2	"	" " "	
			" N° 3	"	" " "	
			" N° 4	"	" " "	
			" N° 5	"	" " "	

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
VI	Olivei- ra Cé- sar	Vuelta de O- bliga- do	Gal. Nº 1 Insta- lación	Oliveira Cé- sar bis	20-8-45 " " " " " "	Arren. privado Dec. en trámite (Exp. 2.512/45)
		Pcia. de Bs. Aires	" " 2 " " 3			
VII	San Pé- dro	Cabota- je	Gal. Fiscal Nº 1	Estado	11-12-44	

DISTRITO BAHIA BLANCA

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
I	B. Blanca	Ing.	Elev. N° 1	Estado	15-7-44	Exp. Dec. 14.160/45
		White	" " 2	"	" " "	\$ 14.916.484
			" " 3	"	" " "	
			Gal. de recepción	"	" " "	
II	B. Blanca	Gal-ván	Elev. N° 1	F.C.B. Blanca	15-8-44	Arren. priv.
			Gal. anexo	Noroeste bis	" " "	Contrato en trámite.
			Elev. N° 4	"	" " "	Las instalaciones de limpieza son de B. y Born.
			Gal. anexo	"	" " "	
			Gal. elev. N° 2	"	" " "	
			Gal. N° 5	"	" " "	
			Gal. N° 6	"	" " "	
	Gal. elev. N° 3	"	" " "			
III	B. Blanca	A. Pa-reja	Embarcadero	L. Dreyfus	15-8-44	

DISTRITO CONCEPCION DEL URUGUAY

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES	
	Pto.	Sec.					
I	Con.del Uruguay		Gal. "El Ancla" Tinglado	Bunge y Born	11-11-44	De. 9.626/46	
				" " "	" " "	\$ 53.602.32	
				El Agricola - Gal. C	" " "	" " "	Dec.9.626/46
				Silos de madera	" " "	" " "	\$ 38.760
				Gal. y galeria embarque	L. Dreyfus y Cia.	11-11-44	Dec. 9.626/46
				Barraca Dreyfus y Cia.	" bis	11-11-44	\$ 493.476
				Tinglado N° 1	Estado	30-6-44	
II	Son. del Uruguay	Ultra-mar Dárse-na A.	Gal. Van Waveren	Cia. Van Waveren	11-11-44	Dec. 9.626/46	
						\$ 22.644	
			Elev. Bunge y Born	Bunge y Born Ltda.	11-11-44	Dec. 9.626/46	
						\$ 989.629,20	
			Gal. anexo N° 1	" bis	" " "		
			" " " 2	"	" " "		
			Dos tinglados				
			Gal. N° 4	Estado	30-6-44		
			" " 5	"	" " "		
			" " 6	"	" " "		
" " 7	"	" " "					
" " 9	"	" " "					
Tinglados N° 2	"	" " "					
" " 3	"	" " "					
III	Ibicuy		1 Galpón	L. Dreyfus	30-6-44		
			Gal. N° 1	F.C. de Entre Ríos.	" " "		
			" " 2	" bis	" " "		
			" " 4	"	" " "		
			" " 5	"	" " "		
			" " 6	"	" " "		
			" " 7	"	" " "		

UNIDAD	DEPENDENCIA	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.			
IV	Gualedguay- chú	- Naves 2 a 7 del galpón fiscal	Estado		
V	Ruiz	- 2 galpones	B.F.MI de Do- minguez S.V.M.de Kil- mern A.M. de Etche- garay A.M. de F. Vi- vanco.	30-6-44	
		1 galpón	Estado	30-6-44	
VI	Concor- dia	- Gal. Nº 1	Estado	30-6-44	

DISTRITO NECOCHEA

UNIDAD	DEPENDENCIA Pto. Sec.	DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
I	Quequén	Ultramar Elev. Oficial Estado Mtro.A. de To- maso	Justo Alda- miz	1-9-44	Arren.Priv. Dec.10.379/45 15-5-45
		Noroeste Gal. Aldamiz	Juan A. Reisz	27-2-45	Dec. 9.626/46 En juicio
		" C. Reisz			
II	Quequén	Manz.101 Gal. máquinas	L. Dreyfus y Cía.	27-2-45	Dec. 9.626/46
	"	100 Granero Drey- fus	bis	" " "	\$ 1.157.383,20
	"	"86-87 Gal. Chico	"	" " "	
	Ultramar	Gal. Nº 2	Estado	" " "	
III	Quequén	Manz.86' Elev.Bunge y Born	Bunge y Born Ltda.	27-2-45	Dec. 9.626/46
	"	101, 2 Galpones	bis	" " "	\$ 1.121.192,40
	"	101/10210 caj. silos	"	" " "	
	Ultramar	Gal. Fiscal Nº1	Estado	" " "	
IV	Quequén	Terr.Fis-Gal. Grande cal Manz. 98.	B. y Born Ltda.	11-1-45	Dec.9.626/46 \$ 320.044,80
V	Quequén	Cabotaje Gal. C.	Estado	1-7-44	Dec.10.107/44
		" Nº 4	"	" " "	Expropiación de uso
		" " 5	"	" " "	

DISTRITO ROSARIO

&

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
I	Rosario	Embarcadero	Elev. Dreyfus	Dreyfus y Cia.	30-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 2.114.068,80
			Dreyfus Gal. A.	bis	" " "	
			" B.	"	" " "	
			" C.	"	" " "	
			" D.	"	" " "	
		" E.	"	" " "		
II	Rosario	Embarcadero	Gal. N° 1- ex-refinería	Bunge y Born	30-12-44	Terrenos Arren. priv. 2-10-44
		Bunge y Born	Gal. N° 2 ex-refinería	bis	" " "	Instalaciones expropiadas
			Gal. N° 3 bis	"	" " "	Dec. 9.626/46
			" " 4 "	"	" " "	\$ 430.276,80
			" " 5 "	"	" " "	
			" " 6 "	"	" " "	
			" " 7 "	"	" " "	
			" " 8 "	"	" " "	
			" " 9 " p/a	"	" " "	
			" " 9 " p/b	"	" " "	
			" " 10 "	"	" " "	
			Tinglado	"	" " "	
			Tinglado	"	" " "	
			Gal. N° 11 ex-refinería	"	" " "	
			Gal. N° 12 bis	"	" " "	
		" " 13 "	E	" " "		
		" " 14 "	"	" " "		
	Emb. B. y Born Zona Ref.	Elev. Sadel	S.A. de Elevadores S.A.	30-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 2.206.276,80	
	Terreno de FF. CC. del Estado	Cajón Silo N° 1	B. y Born	30-12-44	Inst. Arren. priv Terrenos del F.C. del Estado exprop. por Dec 9.626/46. In- cluido en el imp. de arriba	
		Caj. Silo N° 2	" " "	" " "	\$ 430.276,80	
		" " " 3	" " "	" " "		

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Fto.	Sec.				
III	Rosario	Emb.37/ /39 Te- rreno F.C.C.A.	2 Tin.(x)	B. y Born	2-10-44	(x) A iniciar juicio exprop. seg.Dto.9.626/40
			Emb.gal. Gal.Nº 37 B.	F.C.C.A.	2-10-44	Arren. privado
			37/39 " " 38	" " " "	" " "	
			" " 39	" " " "	" " "	
			Tin.anexo a gal.Nº 39	" " " "	" " "	
		Gal.cab.O.	" " " "	" " "		
IV	Rosario	Emb.Elev, Colorado	Elev. Gal.Nº 36 ex-Sanday,	F.C.C.A.	2-10-44	Arren. privado
			GallNº 36	" " " "	" " "	
V	Rosario	Emb.Ro- sario N.	Elev.Ofic. Rosario N.	Estado	27-12-44,	
VI	Rosario	Emb.Gal. 27/32	Gal.Nº 27	F.C.C.A.	2-10-44	Arren. privado
			" " 28	" " " "	" " "	
			" " 29	" " " "	" " "	
			" " 30	" " " "	" " "	
			" " 31	" " " "	" " "	
		" " 32	" " " "	" " "		
VII	Rosario	Emb.Elev, 26	Elev.Gal.Nº 26	F.C.C.A.	2-10-44	Arren. privado
			Gal.Nº 26/1	" " " "	" " "	
			" " 26/2	" " " "	" " "	
VIII	Rosario	Emb.Da- vis	Elev.Davis	La Plata Ce- real Co.	30-12-44	Dec.9.626/46 \$ 533.833,20
			Gal. Davis	F.C.C.A.	30-12-44	Terrenos arrendamiento privado, desde 2-10-44

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
IX	Rosario	Emb. Ca- mino del Pas- to	Gal. Nº 21	F.C.C.A.	2-10-44	Arren. privado
			" " 22	" " " "	" " "	
			" " 23	" " " "	" " "	
			" " 24	" " " "	" " "	
			Elev. Granero	L. de Ridder Ltda.	30-12-44	Dec. 9.626/46
			E Camino del pasto	bis	" " "	\$ 1.329.600
			Tinglado A.	"	" " "	Terrenos arrend. privado.
		" B.	"	" " "		
		" C.	"	" " "		
X	Rosario	Emb. Ba- rraca Victoria	Gal. Nº 51	Estado	1-6-44	
			" " 52	"	" "	
			" " 53	"	" "	
			Elev. Barra- ca Victoria	Cía. Exp. de Cereales	30-12-44	Dec. 9.626/46
			Gal. arriha	bis	" " "	\$ 1.067.294,40
			" sobre muelle no- ria Figue- roa	"	" " "	
			Gal. sobre muelle no- ria Victo- ria	"	" " "	
XI	Rosario	Emb. Gal.	Gal. Nº 7	Estado	1-6-44	
			7	"	" " "	
			9	"	" " "	
			11	"	" " "	(x) Se devolverá oportunamente
		(x)				

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
XII	Rosario	Emb. Gal. N° 24	Gal. N° 24	Estado	1-6-44	
		Emb. Gal. " " 29	" " 29	"	" " "	
		Emb. Gal. " " 30	" " 30	"	" " "	
		Emb. Gal. " " A.	" " A.	"	" " "	
		Emb. Gal. Dep. Gal. B.	Dep. Gal. B.	"	1-6-44	
		Emb. Gal. Galpón C.	Galpón C.	"	" " "	
		Emb. Gal. Galpón "M"	Galpón "M"	B. y Bern	1-6-45	Dec. 9.626/46 \$ 259.942,80 Terreno arren. priv. desde 2/10/ /44.
XIII	Rosario	Emb. Ro-	Elev. Ofic. Ro-	Estado	16-10-42	
		sario Centro	sario Centro	"	" " "	
		Centro	Gal. anexo D. y E.	"	" " "	
XIV	Rosario	Emb. Gal. Tinglado 3	Tinglado 3	Caderesa	16-7-45	Arren. privado Dec. 3.683/46 (6-2-46)
		Emb. Gal. Galpón F.	Galpón F.	Estado	1-6-44	(6-2-46)
XV	Rosario	Emb. Gal. Galpón H.	Galpón H.	Estado	1-6-44	
		Emb. Gal. " " I.	" " I.	"	" " "	
XVI	Rosario	Emb. Gal. Galpón J.	Galpón J.	"	" " "	
		Emb. Gal. Gal. A. mec.	Gal. A. mec.	La Plata Ce-	15-1-45	Dec. 9.626/46 \$ 548.211,60
	te mue-	lle I.	" B. "	real Co. bis	" " "	Terreno arren. priv. desde
			" C. "	" "	" " "	2-10-44

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
XVII	Rosario	Zona infla- mable	Galpón N° 43	Estado	1-6-44	
		Emb. Resa- rio S.	Elev. Ofic. Ro- sario Sud	"	1-6-44	

DISTRITO SANTA FE

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES	
	Pto.	Sec.					
I	Sta. Fe.	Cab. Di-	Gal. B. Emb. L.	L. Dreyfus	15-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 1.468.647,68 (Este importe incluye los Elev. y Gal. de la Unidad III.)	
		que I	Dreyfus	" "	" " "		
		I/oeste,					
		Cab. Di-	Gal. C. Emb. L.	" "	" " "		
		que I	Dreyfus	" "	" " "		
		centro	Gal. D. Emb. L.	" "	" " "		
			Dreyfus				
	Cab. Di-	Gal. E. Emb. L.	" "	" " "			
	que I	Dreyfus	" "	" " "			
	este	Gal. F. Emb. L.	" "	" " "			
		Dreyfus					
		Dique I	Terreno gal. E.	Estado	24-8-44		
		Lado O.	Galpón A.	" "	" " "		
II	Sta. Fe.	Dique II	Elev. L. de Rid-	L. de Ridder	15-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 826.564,80	
		oeste	der	" " "	" " "		
			Gal. N. anexo	" " "	" " "		
			" S. "	" " "	" " "		
			Tin. E. y O.	" " "	" " "		
II	Sta. Fe.	Dique II	Elev. Sadel	Sadel S.A.	29-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 1.887.780	
			Gal. B.	de Elev. bis	" " "		
			" F.	" "	" " "		
			Tin. B.	" "	" " "		
		Dique II	Caj. silos A-B,	S.A. Arg. de	29-12-44		
				Elevadores			
			" " B-B	bis	" " "		
			" " A-A	"	" " "		
			Gal. A.	B. y Born	15-12-44	Dec. 9.626/46 \$ 531.182,40	
			" C.	" " "	" " "		
	s/canal	Gal. ex-qui-	B. y Born	15-12-44	Juicio exp. en trámite.		
	deriv. N.oeste	mica					

UNIDAD	DEPENDENCIA		DENOMINACION	PROPIETARIO	TOMA DE POSESION	OBSERVACIONES
	Pto.	Sec.				
IV	Sta. Fe,	Dique II	Elev. Dreyfus	L. Dreyfus	29-12-44	Dec. 9.626/46
			Gal. Central	" "	" " "	El importe de es-
			" Norte	" "	" " "	ta expropiación
			" Sud	" "	" " "	está incluida en
			" del Canal	" "	" " "	el de la Unidad
			(3 cuerpos)			I.
			Gal. del canal			
			nuevo (3 cuer-	" "	" " "	
			pos)			
V	Gaboto,	Dto. San,	Terrenos y gal.	Héctor Carlino	10-8-45	Arren. privado Dec. 25.801/46 (31-12-46)
		Gerónimo				

5. Capacidad de almacenamiento para granos en el país.

Según un estudio practicado por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, (1) la capacidad de almacenamiento para granos en el país, considerando la totalidad de instalaciones disponibles, asciende a 14.705.400 toneladas.

Este cálculo se basa en las comprobaciones del censo de elevadores de campaña practicados por dicha repartición, las informaciones aportadas a la misma por las empresas en lo concerniente al almacenaje ferroviario y la remitida por los comerciantes e industriales inscriptos en su Registro del Comercio de Granos, en cuanto a los depósitos ubicados fuera de las instalaciones ferroviarias.

Incluye, asimismo, las instalaciones portuarias explotadas por la Comisión en virtud de lo dispuesto por el Decreto Nº 10.107/44.

Teniendo en cuenta que las cifras máximas de las existencias comerciales de granos del país registradas desde 1937 hasta la fecha, corresponden al mes de marzo de 1943, en que el total de cereales y oleaginosos en poder de comerciantes e industriales ascendió a unos 10.700.000 toneladas, en principio, no resulta insuficiente nuestra capacidad de almacenamiento.

Por ello, los abarrotamientos que se han producido en los últimos años, a los cuales ya nos hemos referido en otras ocasiones, en realidad, han sido motivados por las condiciones precarias de parte de esas instalaciones y de su distribución en el territorio nacional, que no contemplan en algunos casos, las necesidades reales de la zona, sobretudo en las portuarias, que se vieron muy afectadas por la acumulación de los excedentes, motivados por las dificultades del comercio exterior creadas a raíz del conflicto bélico.

Para subsanar estos inconvenientes, el Gobierno adoptó varias medidas, siendo las principales, las siguientes:

- a) Construcción de silos subterráneos para el almacenamiento de trigo.

(1) C.N.G.E. Boletín Oficial de informaciones para productores, Noviembre 1946.

- b) Sanción del Decreto N° 10.107/44, declarando de utilidad pública los elevadores de granos, cargadores, galpones, tinglados, etc., sitios en zonas portuarias.
- c) Habilitación de nuevas unidades como depósitos provisionales, en razón de no haber podido ser utilizadas en la forma que estaban proyectadas, por falta de maquinarias.
- d) Regulación de la movilización hacia los puertos.

Del estudio sobre capacidad de almacenamiento en el país hecho por la Comisión, se han obtenido, además, las siguientes conclusiones:

- 1º. Existen 4.719 instalaciones utilizadas para depositar granos en las que se encuentran incluidas las utilizadas por los industriales, que tienen una capacidad aproximada de 14.705.400 toneladas, de las cuales 1.620.100 lo son para mercadería a granel y 13.085.300 toneladas en bolsas.
- 2º. El 67,3 % de la capacidad representada por las instalaciones disponibles en el país, excluidas las utilizadas por los industriales, se encuentra ubicada en las localidades del interior.
- 3º. La capacidad de esas mismas instalaciones, que se encuentran en la zona agrícola, permiten el almacenamiento de 9.897.800 toneladas de granos.
- 4º. Del total anterior, 7.947.300 toneladas corresponden a los depósitos con acceso ferroviario, que incluyen no sólo las instalaciones de propiedad de las empresas ferroviarias y de particulares construídas en los recintos de las estaciones, sino también los servidos por desvíos.
- 5º. En los puertos la capacidad de almacenaje disponible, que equivale al 15 % del total del país, se eleva en conjunto a 2.206.500 toneladas, excluidas las instalaciones utilizadas por los industriales, mientras que en las ciudades portuarias, esas instalaciones permiten el almacenamiento de 1.123.800 toneladas de granos.
- 6º. La capacidad de almacenamiento en los establecimientos industriales del país asciende a 1.477.400 toneladas, de las cuales 70,5 % corresponde a las instalaciones ubicadas en localidades del interior, el 22,2 % en ciudades portuarias y sólo el 7,3 % en puertos.

Capítulo III

PLAN PARA LA RED NACIONAL DE ELEVADORES DEL AÑO 1945.

1. Nuevo plan de obras de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, del año 1945.
2. Elevadores de campaña proyectados.
3. Mapa con la ubicación de los elevadores de granos.
4. Financiación del plan de elevadores de granos.

-----ooOoo-----

1. Nuevo plan de obras de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, del año 1945.

En el año 1945 la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos preparó un nuevo plan general de obras para la construcción de la red nacional de elevadores.

Como por el art. 9º de la Ley Nº 11.742, el Poder Ejecutivo estaba autorizado para emitir títulos de la deuda interna o externa de la Nación por series sucesivas hasta la suma de 100 millones de pesos, debió formularse en dos etapas: una hasta 100 millones de pesos y otra en la medida que lo demande el plan que resuelva propiciar la Secretaría de Industria y Comercio (Acuerdo Nº 5.373). (1)

Entre los elevadores terminales a construir se incluyó el de San Nicolás, en razón de que la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás que lo había solicitado, aún no lo había iniciado, por lo que el Poder Ejecutivo por Decreto Nº 8.315 del 5 de abril de 1944 dispuso tomarlo nuevamente a su cargo.

Para preparar su plan la Repartición mencionada tuvo en consideración las opiniones de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y de la Dirección General de Ferrocarriles.

Aconsejó adoptar un criterio restrictivo en la elección de las estaciones donde se proyectaba construir elevadores de granos, tomando

(1) Schulte, E.A.A., obra cit. pág. 38.

solamente las que tuvieran un movimiento de más de 10.000 toneladas anuales a fin de que el sistema pudiera financiarse a sí mismo. Teniendo en cuenta la evolución del transporte automotor y la construcción de caminos consideró conveniente alejar entre sí a los elevadores dejando distancias de uno a otro de 25 a 40 kilómetros, excluyendo a los cercanos a los puertos de exportación en distancias directas hasta unos 120 kilómetros y reduciendo el número de elevadores situados en las llamadas zonas marginales, donde los factores climáticos hacen que las producciones sean variables.

Estimaba más conveniente que las unidades fueran de 5.000 y 2.700 toneladas, eliminando las pequeñas unidades de 1.500 y 800 toneladas, cuyos gastos constructivos y de explotación son proporcionalmente elevados y que deberían ser ubicadas en estaciones de poco movimiento y de perspectivas menos seguras.

Proponía, en definitiva, la ejecución de 21 unidades de 5.000 toneladas y 95 unidades de 2.700 toneladas, que totalizan 116 unidades con 361.500 toneladas.

Este criterio, en general, fué compartido por la C.N.G.E., quien propuso algunas modificaciones, con lo que el plan quedó finalmente, estableciendo un conjunto de 102 elevadores: 14 unidades de 5.000 toneladas y 88 de 2.700 toneladas, con un total de 307.600 toneladas.

En base a esas conclusiones y la ampliación de capacidad solicitada para los elevadores terminales de Concepción del Uruguay y Diamante, la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos confeccionó: (1)

- a) Un plan de 100 millones de pesos a fin de ajustarse a las disposiciones de la Ley 11.742, comprendiendo la terminación de los Seis elevadores terminales en construcción, las reparaciones indispensables en los elevadores de Rosario Norte y Rosario Centro y elevadores de campaña expropiados, y la construcción de 37 elevadores de campaña de 2.700 toneladas de capacidad unitaria, incluso la compra de los terrenos

(1) Schulte, E.A.A., obra cit., pág. 41.

necesarios en los recintos de las respectivas estaciones ferroviarias.

- b) Un plan general de obras que alcanza a un importe total de m\$ 202.380.000, cuyos mayores fondos deberían ser solicitados oportunamente al H. Congreso de la Nación dado el límite fijado por la Ley 11.742.

A continuación se consignan dos cuadros en los que se detallan las obras que comprendían cada uno de dichos planes.

PLAN ACTUALIZADO DE m\$ 100.000.000-AÑO 1945

Nº de orden	Designación de la obra	Tonelaje	Importe parcial m\$	Importe total m\$
<u>Item. I - Elev. terminales</u>				
Elevador de:				
1	Pto. Nuevo (Capital Federal)	148.500	21.055.000	
2	Quequén.....	47.600	6.760.000	
3	Rosario Sud.....	75.000	11.190.000	
4	Villa Constitución.....	55.000	7.540.000	
5	Ingeniero White.....	62.000	3.935.000	
6	Santa Fe.....	50.000	12.245.000	
7	Diamante Estudios.....		20.000	
8	Concepción del Uruguay.Est..		20.000	
9	Mar del Plata..... "		10.000	
10	Tte. Gral. J.F. Uriburu "		5.000	
11	La Plata..... "		5.000	
12	San Nicolás..... "		30.000	
13	Mejoras y ampliaciones en los elevadores terminales expropiados.....		1.125.000	
14	Obras de atraque y defensa.		1.965.000	
15	Vías férreas, de acceso, playas y sistematización del terreno.....		3.700.000	
		438.100	69.605.000	69.605.000
<u>Item. II - Elev. de campaña</u>				
1	Edificios y maquinarias: 37 unidades de 2.700 tons. c/u.; 19 secadoras y estudios.....	99.900	19.885.000	
2	Usinas: 17 Usinas para elevadores de 2.700 tons. y estudios.....		860.000	
3	Cargadores portátiles para cargar a granel (80 unidades)		550.000	
4	Vías férreas, accesos y playas.....		940.000	
	Transporte	99.900	22.235.000	22.235.000

	Transporte	99.900	22.235.000	22.235.000
<u>Item. III - Expropiación de elevadores y compra de terrenos,</u>				
1	Elev. terminal Rosario Norte y 9 elevadores de campaña de la C.A.F.R. y 6 elevadores de campaña de las Cooperativas (Decreto N° 50.329 del 15 de diciembre de 1939).....	174.600	7.020.000	
2	Terrenos para elevadores terminales y de campaña.....		405.000	
		174.600	7.425.000	7.425.000
<u>Item IV - Mejoras, ampliaciones y reparaciones de los elevadores de campaña expropiados</u>				
1	Estudio de mejoras y ampliaciones y ejecución de las mismas		735.000	7.735.000
	Total general	<u>712.600</u>		<u>100.000.000</u>

PLAN GENERAL DE OBRAS POR m\$n 202.380.000 - AÑO 1945.

Nº de orden	Designación de la obra	Tonelaje	Importe parcial m\$ <u>n</u>	Importe total m\$ <u>n</u>
	<u>Item. I - Elev. terminales</u>			
	Elevador de:			
1	Puerto Nuevo (Cap. Federal)	148.500	21.055.000	
2	Quequén.....	47.600	6.760.000	
3	Rosario Sud.....	75.000	11.190.000	
4	Villa Constitución.....	55.000	7.540.000	
5	Ing. White.....	62.000	3.935.000	
6	Santa Fe.....	50.000	12.245.000	
7	Diamante.....	30.000	9.370.000	
8	Concepción del Uruguay...	30.000	9.030.000	
9	Mar del Plata.....	22.000	7.650.000	
10	Fte. Gral. J.F. Uriburu..	10.000	4.370.000	
11	La Plata.....	22.000	7.700.000	
12	San Nicolás.....	55.000	13.720.000	
13	Mejoras y ampliaciones en los elevadores terminales expropiados.....		5.800.000	
14	Obras de atraque y defensa		4.930.000	
15	Vías férreas, accesos, playas y sistematización de terrenos.....		7.170.000	
		607.100	132.465.000	132.465.000
	<u>Item. II - Elev. de campaña</u>			
	Edificios y maquinarias:			
1	14 unidades de 5.000 tons. c/u.....	70.000		
	88 unid. de 2.700 tons. c/u. y 38 secadores.....	237.600	55.655.000	
2	Usinas:			
	6 usinas para elev. de 5.000 tons.....		1.950.000	
	32 usinas para elev. de 2.700 tons.....			
3	Cargadores portátiles para carga a granel (80 unid.)		.600.000	
4	Vías férreas, accesos y playas.....		2.520.000	
		307.600	60.725.000	60.725.000
	<u>Item. III - Expropiación de elev. y compra de terrenos.</u>			
1	Elev. terminal de Rosario N. y 9 elev. de campaña de la C.A.F.R. y 6 elev. de campaña de las Cooperativas (Dec. 501329 del 15 de diciembre de 1939).....	174.600	7.020.000	
2	Terrenos para elev. terminales y de campaña....		900.000	
		174.600	7.920.000	7.920.000
	<u>Item. IV - Mejoras, ampliaciones y reparaciones en los elevadores de campaña expropiados.</u>			
1	Ejecución de estas obras		1.270.000	1.270.000
	Total general	1.089.300		202.380.000

Las unidades proyectadas para 5.000 y 2.700 toneladas pueden ser ampliadas fácilmente en su número de silos y entre silos, pudiendo llegar sus capacidades de almacenamiento en esa forma a 10.000 y 5.200 toneladas, respectivamente, o más aún si fuera necesario.

Al prepararse este nuevo plan, como se ve, se introdujeron reformas en los planes anteriores: se redujo el número de unidades eliminando las de pequeño tonelaje y ajustando el conjunto a los nuevos caminos construídos y al incremento del transporte automotor.

Por otra parte, en este plan se encuentran reflejados el encarecimiento de los materiales, de las maquinarias y equipos, como asimismo los aumentos de los jornales, todo lo cual ha hecho incrementar los costos para la construcción de la unidades.

2. Elevadores de campaña proyectados.

La red de elevadores de campaña proyectada por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, con las modificaciones propuestas por la C.N.G.E. había quedado reducida a un conjunto de 102 elevadores, de ellos 14 con 5.000 toneladas de capacidad de almacenamiento y 88 de 2.700 toneladas, total 307.600 toneladas, según vimos.

De ese conjunto sólo pudieron incluirse 37 unidades de 2.700 toneladas en el plan de m\$n 100.000.000, y los demás podrían quedar comprendidos en el plan de m\$n 102.380.000.

En consecuencia, los elevadores de campaña quedaron distribuídos de la siguiente forma:

A. ELEVADORES DE CAMPAÑA INCLUIDOS EN EL PLAN DE m\$n 1.000.000-AÑO 1945

Estación	Capacidad en tons.	Ferrocarril	Provincia o territorio
----------	-----------------------	-------------	---------------------------

Afluencia al puerto de Santa Fe

Altos de Chipión.....	2.700	E.	Córdoba
Balnearia.....	"	"	"
Marull.....	"	"	"
La Francia.....	"	"	"
Tránsito.....	"	"	"
Socanta.....	"	C.A.	"

Luque.....	2.700	C.A.	Córdoba
Las Varillas.....	"	P.S.F.	"
Carrilobo.....	"	"	"

Afluencia al Puerto de Rosario

María Susana.....	2.700	C.A.	Santa Fe
Cintra.....	"	"	Córdoba
Las Junturas.....	"	"	"
Ballesteros.....	"	"	"
Monte Buéy.....	"	"	"
Ordóñez.....	"	"	"
Pasco.....	"	"	"

Afluencia al puerto de Villa Constitución.

Chañar Ladeado.....	2.700	C.A.	Córdoba
Isla Verde.....	"	"	"
Pascanas.....	"	"	"
Ucacha.....	"	"	"
Guatimozín	"	"	"
Maggiolo.....	"	"	Santa Fe
Carlota.....	"	"	Córdoba
Alejandro.....	"	"	"
Río Cuarto.....	"	"	"
Sancti Spiritu.....	"	"	Santa Fe
Amenábar.....	"	"	"

Afluencia al puerto de Buenos Aires

Villa Cañas.....	2.700	B.A.P.	Santa Fe
Teodolina.....	"	"	"
Ascensión.....	"	"	Buenos Aires
Desvío Km. 95	"	C.G.	" "
Alberdi.....	"	B.A.T.	" "
Baigorrita.....	"	"	" "

Afluencia al puerto de La Plata o Buenos Aires

Warnes.....	2.700	O.	Buenos Aires
Alberti.....	"	"	" "
Bragado.....	"	"	" "
Los Toldos.....	"	"	" "

Total: 37 unidades de 2.700 ton. c/ū. = 99.900 ton.

B. ELEVADORES DE CAMPAÑA INCLUIDOS EN LA AMPLIACION DEL PLAN DE

M\$.n. 102.380.000 - AÑO 1945.

Estación	Capacidad en tonela- das	Ferrocarril	Provincia o Territorio
----------	--------------------------------	-------------	---------------------------

Afluencia al puerto de Santa Fe

Freyre.....	2.700	C.A.	Córdoba
Alicia.....	"	"	"
S.M. Laspiur.....	"	P.S.F.	Santa Fe
Pozo del Molle.....	"	"	Córdoba

Afluencia al puerto de Rosario

Noetinger.....	2.700	C.A.	Córdoba
Alto Alegre.....	"	"	"
Marcos Juárez.....	5.000	"	"
Bell Ville.....	"	"	"
Morrison.....	2.700	"	"
Villa María.....	"	"	"
Oncativo.....	"	"	"
Inriville.....	5.000	"	"
Idiazábal.....	"	"	"
María Teresa.....	"	R.P.B.	Santa Fe
Vedia.....	2.700	C.G.	Buenos Aires

Afluencia al puerto de Villa Constitución

Corral de Bustos.....	2.700	C.A.	Córdoba
Chazón.....	"	"	"
Gigena.....	"	"	"
La Chispa.....	"	"	Santa Fe
Colón.....	5.000	"	Buenos Aires
Venado Tuerto.....	"	"	Santa Fe
Canals.....	2.700	"	Córdoba

Afluencia al puerto de San Nicolás

Junín.....	5.000	C.A.	Buenos Aires
------------	-------	------	--------------

Afluencia al puerto de La Plata o Buenos Aires

Lincoln	2.700	O.	Buenos Aires
Chivilcoy.....	"	"	" "
C.M. Naón.....	"	"	" "
El Trinfnfo.....	"	"	" "
N. de la Riestra...	"	S.	" "
25 de Mayo.....	"	"	" "
Valdés.....	"	"	" "
Urdampilleta.....	"	"	" "
Daireaux.....	"	"	" "

Afluencia al puerto de Buenos Aires

Los Indios.....	2.700	B.A.P.	Buenos Aires
Chacabuco.....	5.000	"	" "
O' Higgins.....	2.700	"	" "
La Cesira.....	"	"	Córdoba
Viamonte.....	"	"	"
Adela María.....	"	"	"
General Lavalle....	"	"	Buenos Aires
Melo.....	"	"	Córdoba
El Dorado.....	"	"	"
Bolívar.....	"	S.	Buenos Aires
Henderson.....	"	M.	" "

Afluencia al puerto de Quequén

Ochandio.....	5.000	S.	Buenos Aires
De la Garma.....	"	"	" "
Vela.....	2.700	"	" "
Chillar.....	"	"	" "

Afluencia al puerto de Bahía Blanca

Ojeda.....	2.700	B.B. y N.O.	La Pampa
Pico.....	"	"	"
E. Castex.....	"	O.	"
Quemú Quemú.....	"	B.B. y N.O.	"
Salliqueló.....	"	"	Buenos Aires
Alpachiri.....	"	"	La Pampa
Darragueira.....	"	"	Buenos Aires
Villa Alba.....	"	"	La Pampa
Carhué.....	"	S.	Buenos Aires

		S.	Buenos Aires	
Puán.....	2.700	"	"	"
Huanguelén.....	"	"	"	"
Espartillar.....	"	"	"	"
Coronel Suárez.....	5.000	"	"	"
Pringles.....	2.700	"	"	"
La Sortija.....	"	"	"	"
Cascallares.....	5.000	"	"	"
Copetonas.....	"	"	"	"
Stroeder.....	2.700	"	"	"

14 unidades de 5.000 tons. c/u. 70.000 tons.
51 " " 2.700 " " 137.700 "
Total.. 65 " con 207.700 tons.

3. Mapa de la Red Nacional de Elevadores de Granos.

En el mapa preparado por la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos que figura a continuación, figura la red nacional de Elevadores tal como fuera proyectada en el plan del año 1945.

Para la interpretación de este mapa, se tendrán en cuenta las siguientes referencias:

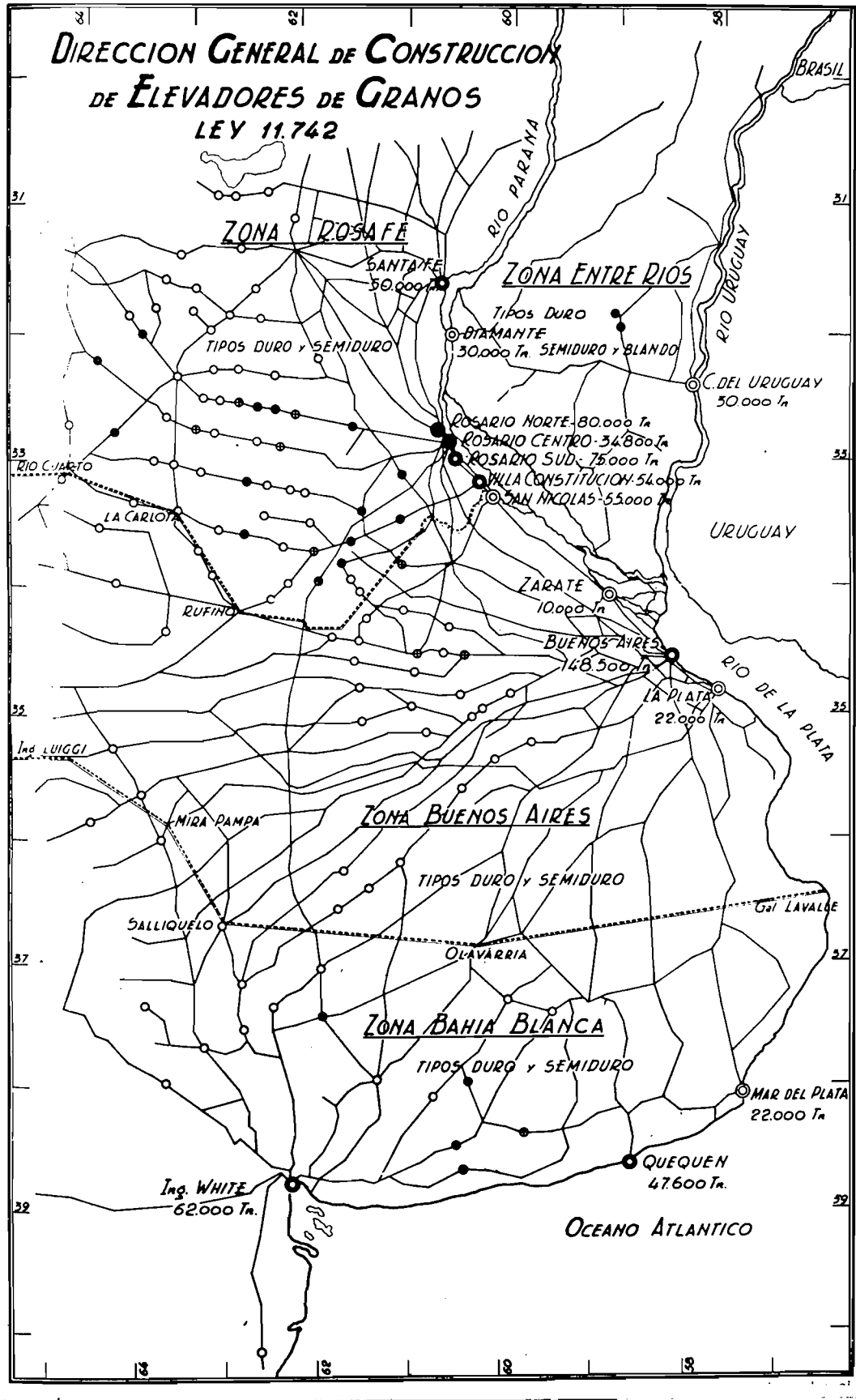
Referencias	ELEVADORES EXISTENTES		Capacidad en Ton.	
			UNIDAD	TOTAL
●	TERMINALES	ROSARIO NORTE	80.000	114.800
		ROSARIO CENTRO	34.800	
●	DE CAMPANA	OLIVA	6.300	94.600
		TANCACHA	6.300	
		CABRERA	6.300	
		S. MARCOS	4.700	
		LEONES	6.300	
		ARMSTRONG	6.300	
		MONTE MAIZ	6.300	
		FUENTES	6.300	
		FIRMAT	9.100	
		ALCORTA	6.300	
		ELORTONDO	4.700	
		O. BEMBERG	6.300	
		VILLAGUAY	5.200	
		DOMINGUEZ	5.200	
A. LEDESMA	9.000			
CAPACIDAD TOTAL ELEVADORES EXISTENTES			209.400	

Referencias	ELEVADORES EN CONSTRUCCION		Capacidad en Ton.	
			UNIDAD	TOTAL
○	TER- MINA- LES	PUERTO NUEVO (CAP.FED.)	148.500	437.100
		QUEQUEN	47.600	
		ROSARIO SUD	75.000	
		VILLA CONSTITUCION	54.000	
		ING. WHITE	62.000	
		SANTA FE	50.000	
CAPACIDAD TOTAL ELEVADORES EN CONSTRUCCION				437.100

Referencias	ELEVADORES A CONSTRUIR Según directivas de la Secretaría de Industria y Comercio - En cumpli- miento del Decreto N° 5373-943		Capacidad en Ton.	
			UNIDAD	TOTAL
◎	TERMINALES	DIAMANTE	30.000	169.000
		C. DEL URUGUAY	30.000	
		LA PLATA	22.000	
		SAN NICOLAS	55.000	
		MAR DEL PLATA	22.000	
		ZARATE	10.000	
PROYECTO DE ELEV. DE CAMPAÑA				
⊕		CANTIDAD - 14	5.000 c/u.	70.000
○		CANTIDAD - $\frac{88}{102}$	2.700 c/u.	237.600
CAPACIDAD TOTAL ELEVADORES A CONSTRUIR				476.600

RESUMEN: ELEVADORES EXISTENTES.....209.400 Ton.
 ELEVADORES EN CONSTRUCCION.....437.100 Ton.
 ELEVADORES A CONSTRUIR.....476.600 Ton.

CAPACIDAD TOTAL DE LA RED NACIONAL DE ELE-
 VADORES DE GRANOS..... 1.123.100 Ton.



Ubicación de los elevadores de la Red Nacional de los Elevadores de Granos. (Plan 1945).

4. Financiación del Plan de Elevadores de Granos.

Per el art. 9º de la Ley 11.742, como sabemos, se autorizó al Poder Ejecutivo a emitir hasta la suma de \$ 100.000.000 m/n., en títulos de deuda interna o externa de la Nación, para financiar la construcción de la red nacional de elevadores y los gastos de funcionamiento en su período inicial.

A partir del año 1938, esa financiación fué modificada en parte, en virtud de la Ley 11.672, Complementaria Permanente de Presupuesto, que autorizó a invertir a esos mismos fines, hasta la suma de m\$n. 50.000.000 provenientes del "Fondo de Beneficios de Cambio". Estos fondos se agotaron en el año 1945, resolviendo en consecuencia, el Ministerio de Hacienda con fecha 18 de julio de 1945 que el saldo de m\$n. 50.000.000 que aún resta invertir, se atienda con el producido de la negociación de títulos, para lo cual se incluyó el conjunto de obras correspondientes en el Plan General de Obras Públicas.

Per Decreto Nº 34.099 del 29 de diciembre de 1945, se incorpora en el ordenamiento de las leyes 12.576 y 12.815, aprobado por Decreto Nº 147.627 del 14 de abril de 1943, la cantidad aludida de m\$n. 50.000.000 para aplicarse a las obras encomendadas a la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos.

La utilización de esos créditos sólo se efectuaría en la medida que determinara el Plan de Trabajos Públicos para el año 1946 y sucesivos, dentro del monto máximo autorizado en cada año con intervención del Ministerio de Hacienda.

Con esos fondos deberían cumplimentarse las obras del plan de m\$n. 100.000.000 del año 1945, a que nos hemos referido.

La partida de m\$n. 100.000.000 fué ampliada en m\$n. 15.000.000, al ser reforzados los créditos para obras (Decreto Nº 16.068 del 1º de junio de 1946).

Los trabajos que se atenderían con esta ampliación de fondos eran los siguientes:

Elevador terminal de Concepción del Uruguay (Entre Ríos).

Elevadores de campaña de 2.700 toneladas, a construirse en las localidades Bolívar, Chillar, Daireux, Darregueira, Henderson, La Sortija, Pringles, Puán, Urdampilleta y Vela, en la Peña de Buenos Aires, y Villa Alta, en el territorio de la Pampa.

En cuanto al saldo de obras del plan general de m\$n.

202.380.000, deberá ser imputado a los fondos que ingresan en

virtud del Decreto N° 16.070 del 1° de junio de 1946, que fijó, como se vió anteriormente, una contribución del 1 $\frac{1}{2}$ % del importe de venta de los granos que se exporten del país, destinada a incrementar los recursos para la construcción de la red general de elevadores de campaña y terminales.

Teniendo en cuenta que el valor de la exportación de granos en el decenio 1930/9, alcanzó un promedio anual de \$ 817.583.626 m/n., los fondos a obtenerse con la aplicación del Decreto antes aludido, ascenderán a más de m\$n.12.000.000.

Capítulo IV

OTRAS MODIFICACIONES EN EL REGIMEN OFICIAL DE LOS ELEVADORES Y DEPÓSITOS DE GRANOS

1. La reestructuración económica nacional y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores: a) Generalidades; b) Secretaría de Industria y Comercio; c) Nacionalización del Banco Central de la República Argentina; d) Sistema del Banco Central de la República Argentina; e) Instituto Argentino de Promoción del Intercambio. 2. El Ministerio de Obras Públicas y los Elevadores de Granos. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo. 3. Los Elevadores de Granos en el Plan de Gobierno. 1947-1951. 4. Resolución del Banco Central de la República Argentina fijando las condiciones y tarifas para la explotación de los elevadores y depósitos portuarios.

-----ooOoo-----

1. La Reestructuración económica nacional y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores:

a) Generalidades.

Desde el año 1944 hasta la fecha, (1) además de los Decretos Nos 10.107/44 y 9.626/46, que acabamos de ver, el Poder Ejecutivo Nacional dictó otras importantes medidas que introdujeron nuevas modificaciones en el régimen legal y administrativo existente en materia de elevadores de granos, organizado en base a las disposiciones contenidas en las Leyes de Granos y Elevadores Nos. 11.742 y 12.253.

La mayoría de estas disposiciones forman parte de un plan general de reestructuración de la economía nacional, siendo la base del nuevo régimen financiero y económico instaurado, la creación del llamado "Sistema del Banco Central de la República Argentina".

A continuación nos referiremos, a las medidas de gobierno relacionadas con la red nacional de elevadores, limitándonos a considerar solamente las partes que introducen modificaciones en el régimen anterior en esta materia.

(1) Abril 1947.

b) Secretaría de Industria y Comercio.

La C.N.G.E. que fué creada por la Ley Nº 12.253 como entidad autárquica, desarrolló sus actividades hasta el año 1945, como dependencia del Ministerio de Agricultura. En este año, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Nº 23.986 del 3 de octubre de 1945, que reestructuró la Secretaría de Industria y Comercio, la Comisión pasó a depender de dicha Secretaría.

c) Nacionalización del Banco Central de la República Argentina.

El Poder Ejecutivo dictó en fecha 25 de marzo de 1946, el Decreto Nº 8.503, por el que dispuso la nacionalización del Banco Central de la República Argentina.

El artículo 16 de dicho decreto establece:..."quedarán desde la fecha sometidas a la superintendencia del Directorio del Banco Central de la República las siguientes instituciones: Banco de la Nación Argentina, Banco de Crédito Industrial Argentino, Banco Hipotecario Nacional, Caja Nacional de Ahorro Postal, Comisión Nacional de la Vivienda, Consejo Agrario Nacional, Corporación para la Promoción del Intercambio, S.A., Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate, Comisión Nacional de la Industria Lechera, Comisión Nacional de Fomento Industrial, Junta Reguladora de la Producción Agrícola, Junta Nacional de Carnes, Junta Reguladora de Vinos, Junta Nacional de Algodón y Junta Nacional del Azúcar".

En el mismo artículo se determina que las entidades enumeradas deberían elevar al Banco Central sus respectivas cartas orgánicas con las modificaciones que el Directorio de dicho Banco dispusiese en cada caso.

d) Sistema del Banco Central de la República Argentina.

El Decreto Nº 14.957, de fecha 24 de mayo de 1946, que constituyó la nueva carta orgánica del Banco Central de la República

Argentina, en su artículo 56 establece que el "Sistema del Banco Central de la República Argentina", está integrado, además de la citada entidad, por las siguientes instituciones nacionales: Banco de la Nación Argentina, Banco de Crédito Industrial Argentino, Garantías y Ahorro para los Empleados y Obreros del Estado y Particulares, e Instituto Argentino de Promoción del Intercambio.

Establece, además, dicho artículo: "Por decisión del Poder Ejecutivo Nacional podrán incorporarse al sistema del Banco Central de la República Argentina, otras entidades autárquicas nacionales con funciones económicas, existentes o que se creen en el futuro".

"A fin de coordinar la acción que en materia económica desarrolla el Estado por intermedio de esos organismos, y asegurar su mayor eficacia, el Banco Central de la República Argentina, sin perjuicio de la autarquía de las instituciones citadas, ejercerá superintendencia sobre ellas".

"En adelante las relaciones de esas Instituciones con el Poder Ejecutivo Nacional serán mantenidas a través del Banco Central de la República Argentina, incluso para la elevación de sus memorias, balances, y presupuestos".

Por otra parte, concordante con el citado decreto, el Poder Ejecutivo Nacional dictó otro que lleva el N° 14.959, también con fecha 24 de mayo de 1946, por el que se estableció la carta orgánica del Banco de la Nación Argentina.

Esta institución que, como dijimos, integra el sistema del Banco Central de la República Argentina, de acuerdo al artículo 25 de este decreto, tiene asignadas las siguientes funciones de fomento:

"Art. 25. El Banco para el cumplimiento de su misión específica se hará cargo dentro del régimen de su propia autarquía:

- a) de la aplicación de la Ley 12.636.
- b) de la explotación de los elevadores y depósitos de granos de propiedad de la Nación. El Banco emitirá certificados de depósitos por grano entregado, contra los que podrá hacer adelantos en la forma que reglamente;

c) de las funciones de promoción agrícola, ganadera y comercial previstas en las leyes 12.253, 12.137, 12.355, 11.747, 12.236 y los decretos 38.108/39, 678/45, 59.802/35, 3.190/44 y concordantes, que ejercerá con sujeción a planes en conjunto con el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio y el Banco de Crédito Industrial Argentino, en cuanto correspondá al carácter de las operaciones de estos establecimientos".

e) Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio.

Completando esta serie de disposiciones que se refieren al sistema del Banco Central de la República Argentina, corresponde mencionar el Decreto Nº 15.350, dictado el 28 de mayo de 1946, por el que se creó el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio.

Esta entidad fué creada por el Gobierno con el propósito de que el Estado contase con un organismo si bien oficial, pero que tuviese carácter comercial y que fuera capacitado para actuar con criterio y agilidad en la compra, venta, distribución y comercialización de productos.

Para ello se estimó conveniente centralizar en ese Instituto único del Estado, aquellas funciones específicas de las Juntas y Comisiones nacionales existentes que, por su naturaleza, no correspondía adjudicar a los Bancos oficiales.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores estaba comprendida dentro de estas entidades y, por lo tanto, quedó en virtud de esta disposición, dependiendo del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio.

Entre las funciones que el Decreto Nº 15.350 asigna al Instituto y que se indican en el art. 5º, figuran las siguientes:

- "a) Comprar, vender, permutar, dar o recibir en pago y dar o
- "tomar en arrendamiento toda clase de bienes; muebles, in-
- "muebles, semovientes, cereales y cualquiera otros produc-
- "tos en estado natural o elaborados, títulos, créditos,
- "acciones o derechos; constituir o aceptar sobre ellos
- "derechos de hipoteca e prenda o cualquier otro derecho
- "de uso y goce o garantía;

b) "Almacenar en depósitos de su propiedad o de terceros toda clase de mercaderías propias o ajenas y emitir en su caso los certificados o warrants correspondientes".

El artículo 13, que fija los deberes y atribuciones del Directorio, indica que éste tiene la facultad de "expedir certificados de calidad de los productos destinados a la exportación".

Por otro decreto de fecha 28 de mayo de 1946, número 15.352, se encomendó al Banco Central de la República Argentina la distribución bajo inventario entre los Bancos de la Nación, de Crédito Industrial Argentino, Hipotecario Nacional e Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, de los bienes y documentación de varias entidades oficiales, entre ellas, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Se disponía además, que el Banco Central convendría con los Ministerios y Secretarías de Estado a que pertenecieran esas entidades, a fin de que se procediera a la transferencia de las partidas de presupuesto y a la distribución de los empleados. (Art. 3º).

Conforme a lo dispuesto por el Decreto Nº 15.352/46, la Secretaría de Industria y Comercio dictó la Resolución Nº 4.683 de fecha 12 de junio de 1946, por la que se constituyó una Comisión presidida por el Subsecretario e integrada por el Interventor y Subdirector de Administración, para que procediera al inventario y entrega de bienes de las entidades que dependían de la Secretaría, al Banco Central de la República Argentina.

En cumplimiento de esta Resolución, en fecha 26 de agosto de 1946, se labró el acta por la que pasaron al Banco Central de la República Argentina, los fondos y bienes de la Comisión Nacional de Granos y Elegadores.

El Sr. Nicolás Rossi Oyhamburu, que estaba al frente de la Comisión en ese momento, como vicepresidente en ejercicio, fué designado interventor delegado del Banco Central de la República Argentina.

En virtud de todas estas medidas dictadas por el Gobierno Nacional, la Comisión Nacional de Granos y Elegadores dejó de tener el carácter de entidad autárquica que le había asignado la Ley Nº

12.253 en su artículo 1º, quedando también, sin efecto, el carácter representativo que tenía su directorio, ya que, en adelante, el organismo quedó dirigido por un Interventor del Banco Central de la República Argentina.

Consideramos muy importante destacar este aspecto, pues estimamos fundamental la representación que la Ley Nº 12.253 establecía para que la actividad de la Comisión pudiera ser controlada por los distintos gremios que tienen intereses vinculados a la producción agraria del país, como son las cooperativas agrícolas, las asociaciones de productores agrarios y los molineros.

2. El Ministerio de Obras Públicas, y los Elevadores de Granos. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo.

El Poder Ejecutivo Nacional dictó en el año 1946, varias medidas en materia de elevadores de granos, por las cuales se dió intervención al Ministerio de Obras Públicas en diversas cuestiones que hasta entonces habían sido de competencia de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Entraremos a analizar cada una de ellas:

- a) Decreto Nº 14.472 del 21 de mayo de 1946. El funcionamiento del utilaje de los elevadores de granos estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

Teniendo en cuenta que era el Ministerio de Obras Públicas el encargado de la construcción de la red oficial de elevadores de granos que dispuso se construyeran la Ley Nº 11.742 y considerándose que era conveniente que fuera el mismo quien, dada su especialidad en obras y maquinarias, tomara a su cargo el funcionamiento y conservación de los elevadores existentes y de los habilitados de propiedad de la Nación, el Poder Ejecutivo con fecha 21 de mayo de 1946, dictó el Decreto Nº 14.472, por el cual se resolvió:

- 1º. El Ministerio de Obras Públicas por intermedio de la Dirección Nacional de Arquitectura y su Dirección de Construcción de Eleva-

dores de Granos, tendrá a su cargo además de las funciones determinadas por la Ley N° 11.742 referente a la construcción de una red general de elevadores de granos, el funcionamiento del utilaje de los elevadores de granos explotados por el Estado con todos los trabajos y anexos necesarios, y la conservación, ampliación y reparación de sus edificios, y maquinarias quedando a cargo de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores la administración de la red y funciones específicas establecidas en la Ley N° 12.253. (Artículo 1°).

2°. La atención del funcionamiento de maquinarias, equipos o instalaciones, renovación de instalaciones, comprendiendo reparaciones y conservación de maquinarias y edificios, se solventará con el producido de la explotación de los elevadores de granos (Artículo 8° de la Ley N° 11.742), a cuyo efecto la Comisión Nacional de Granos y Elevadores pondrá a disposición del Ministerio de Obras Públicas las sumas que demanden los planes de inversión que apruebe el Poder Ejecutivo para dicha finalidad. (Artículo 2°).

Esta disposición es contraria a lo dispuesto por la Ley N° 12.253, que establece que los elevadores una vez construídos deben ser entregados a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores para su administración.

Sería, pues, necesario que se obtuviera para ella la correspondiente sanción legislativa, ya que modifica una ley en vigor.

b) Decreto N° 15.831 del 31 de mayo de 1946. Dispone la transferencia de personal de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores a la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos.

Como una consecuencia del Decreto N° 14.472, que acabamos de ver, se dictó el N° 15.831, de fecha 31 de mayo de 1946, por el que se dispuso transferir a la Dirección General de Construcción de Elevadores de Granos, dependiente de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, el personal de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, dependiente de la Secretaría de

tria y Comercio, que tenía a su cargo las tareas relacionadas con el funcionamiento del utilaje de los elevadores explotados por el Estado, y demás trabajos anexos.

c) Decreto N° 16.070 del 1° de junio de 1946. Fija una contribución del 1 1/2 % del importe de los granos que se exportan, para incrementar los fondos destinados a la construcción de la red de elevadores.

Con el propósito de acelerar el cumplimiento de los fines propuestos por la Ley N° 11.742, de construir la red general de elevadores de campaña y terminales, el Poder Ejecutivo con fecha 1° de junio de 1946, dictó el Decreto N° 16.070.

En los fundamentos de esta disposición se hace referencia al estado en que se encontraba la construcción de la red que, de acuerdo a la Ley N° 11.742, debería haberse terminado en el año 1938.

Al dictarse este decreto, se encontraban en construcción los seis elevadores terminales de Puerto Quequén (47.600 tons.), Villa Constitución (54.000 tons.), Ing. White (ampliación, 62.000 tons.), Rosario Sud (75.000 tons.), Puerto Nuevo (148.500 tons.), y Santa Fe (50.000 tons.), con un total de 437.100 toneladas. Los tres primeros se hallaban ya en explotación provisional, el cuarto pronto a iniciar dichas tareas y los dos últimos en construcción, pero con contratos de maquinarias rescindidos y a licitarse próximamente.

Faltaba construir todavía seis elevadores terminales y ciento dos elevadores de campaña del plan general recientemente actualizado, con 476.600 toneladas, o sea, el 52 % de la capacidad total de almacenamiento prevista.

Teniendo en cuenta que ya se había terminado la guerra y como consecuencia, se produciría la paulatina normalización del comercio internacional, se consideró llegado el momento oportuno para activar la realización de estas obras y poder así, cumplir el propósito de dotar al país de la red de elevadores de servicio público, para que

se pudiera tipificar y clasificar granos y su comercialización fuera eficaz y equitativa mediante el certificado de depósito transmisible.

Se consideraba, que la construcción acelerada de los elevadores de granos que requiere el país y autoriza la Ley Nº 11.742, podía llevarse a cabo con la colaboración directa y efectiva de los productores, comerciantes y exportadores, es decir, con la de los interesados directos en la implantación de la standardización de granos que sólo puede funcionar cuando se dispone de suficientes elevadores de campaña y terminales.

Por otra parte, entendía el Poder Ejecutivo que una colaboración de esa índole con la implantación de medidas para proveer los recursos con que debe contar el Estado para satisfacer necesidades públicas de carácter impostergable ya se encontraba prevista en casos análogos en la Ley Nº 12.253 de Granos y Elevadores (artículo 28), en la Ley Nacional de Vialidad Nos. 11.658 y en la Ley Nº 11.747 de la Junta Nacional de Carnes (artículo 17), que fijan contribuciones que en la última citada llega hasta el 1 1/2 % del importe de la venta de ganado. Ello permite extenderlas también a la venta de granos al exterior, con destino a la construcción de elevadores de granos que defenderán la máxima riqueza de exportación.

En mérito a tales consideraciones, se dictó el Decreto Nº 16.070/46 cuyas principales disposiciones son las siguientes:

- 1º. Los recursos que establece la Ley Nº 11.742 en su artículo 9º, serán incrementados para la construcción de la red general de elevadores de campaña y terminales que la misma autoriza, mediante una contribución del 1 1/2 % del importe de la venta de trigo, maíz, lino, avena, cebada, centeno, mijo, alpiste, girasol, maní, nabo, arroz, y residuos de cualquiera de estos granos, siempre que contengan más del 50 % del grano base, que se exportan del país y que será pagada por los exportadores.
- 2º. Esos fondos deben ser depositados en el Banco Central o en las sucursales del interior del Banco de la Nación Argentina, en una cuenta especial "Ministerio de Obras Públicas o/Dirección General de Contabilidad, Contribución 1 1/2 %, para la construcción de Elevadores de Granos" y serán invertidos de acuerdo a los planes de obras generales y anuales que apruebe el Poder Ejecutivo.

39. El plan general de obras que se estaba desarrollando debería ser terminado dentro del plazo de 10 años a contar de la fecha del decreto, continuándose luego con las obras nuevas y ampliaciones que el país requiera.

3. Los elevadores de Granos en el Plan de Gobierno de 1947-1951.

En el Plan de Gobierno que fuera presentado por el Poder Ejecutivo de la Nación al Honorable Congreso Nacional en la sesión de fecha 21 de octubre de 1946, se incluye un capítulo destinado a "Trabajos Públicos y Transportes", en el que se hace referencia a los elevadores de granos.

Se establece que "de acuerdo a la política económica del actual Gobierno, con el objeto de intensificar y regular la producción y distribución de cereales, se ha previsto ubicar ocho grandes elevadores terminales de una capacidad de almacenaje de 600.000 toneladas, distribuyendo estratégicamente otros cuarenta elevadores de campaña con una capacidad de 360.000 toneladas en los diversos puntos del país. Para cumplir ese objetivo, se invertirán hasta 50.000.000 de pesos moneda nacional". (1)

En un gráfico del territorio del país, se indica la forma en que estarán distribuidas las unidades:

Elevadores terminales: 3 en la Provincia de Buenos Aires (Puerto Nuevo, Bahía Blanca y Quequén), y 3 en la Provincia de Santa Fe (Rosario, Santa Fe, y Villa Constitución).

Total: 6 elevadores.

Elevadores de campaña: 18 en la Provincia de Buenos Aires, 7 en la Provincia de Santa Fe, 22 en la Provincia de Córdoba y 1 en la Gobernación de La Pampa.

Total: 48 elevadores.

(1) Presidencia de la Nación - Secretaría Técnica. - Plan de Gobierno, 1947-1951. Buenos Aires, 1946, pág. 353.

4. Resolución del Banco Central de la República Argentina fijando las condiciones y tarifas para la explotación de los elevadores y depósitos portuarios.

Al iniciarse el año 1947, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores aplicaba, para la explotación de las unidades portuarias, las condiciones y tarifas establecidas en las Resoluciones Nos. 454 y 484 dictadas por ella, en fechas 1º de junio de 1945 y 9 de enero de 1946 respectivamente, y además, las disposiciones vigentes de la Resolución Nº 283.

Teniendo en cuenta los cambios que se habían producido en las condiciones económicas en que se efectuaba la explotación de las instalaciones desde la fecha de las Resoluciones mencionadas hasta finalizar el año 1946, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores estudió y proyectó una nueva escala de tarifas para los servicios que prestaban las unidades que administraba.

Como resultado de esta labor, el Banco Central de la República Argentina, de acuerdo a las facultades de superintendencia que el Decreto Nº 8.503/46, le asignó sobre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, dictó una Resolución con fecha 15 de febrero de 1947, por la que se establecieron las nuevas condiciones y tarifas que deberían aplicarse en la explotación de los elevadores y depósitos portuarios administrados por dicha Comisión, a partir del 1º de marzo del mismo año.

Dado la importancia que tiene esta Resolución y, además, por ser de rigurosa actualidad, consideramos conveniente incluir íntegramente sus disposiciones.

EXPLOTACION DE ELEVADORES Y DEPOSITOS PORTUARIOS - TARIFAS

1º Marzo 1947

CONSIDERANDO:

Que las Resoluciones Nº 454 y 484 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, vigentes para la explotación de las Unidades Portuarias han sido dictadas en fechas 1º de Junio de 1945 y 9 de Enero de 1946, respectivamente;

Que los precios fijados en las mismas se basaron en las condiciones de sueldos, salarios, costos de materiales, etc., vigentes en las fechas indicadas;

Que posteriormente esas condiciones, así como el régimen general de trabajo en los puertos han sufrido modificaciones sustanciales;

Que las tarifas deben ajustarse de modo que el conjunto de los elevadores y depósitos costee los rubros fijados en el Art. 8º de la Ley 11.742;

Que en orden a las facultades de Superintendencia a que se refiere el Art. 16º del Decreto 8503 del 25 de Marzo de 1946, corresponde que el Banco Central de la República Argentina ejercita la atribución conferida a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores por los artículos 7º inc. b) de la Ley 11.742 y 32º de la Ley 12.253;

Por ello, y lo propuesto por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores,

EL PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA
R E S U E L V E:

Art. 1º - Deróganse a partir del 1º de Marzo de 1947, las Resoluciones Nº 454 y 484 de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, así como las tarifas que para el movimiento, tratamiento y almacenamiento de granos y sub-productos se han fijado en Resoluciones con el carácter de complementarias de aquellas.

Art. 2º - A partir de la misma fecha, la explotación de las unidades, cuya administración se halla a cargo de la Comisión, se efectuará de acuerdo con las disposiciones de la Resolución Nº 283, de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, en cuanto no sean modificadas por la presente.

TIPIFICACION Y CERTIFICACION OFICIAL DE TRIGO

Envío de grano al elevador

Art. 3º - El trigo que se envíe a las unidades portuarias con destino a la tipificación y certificación oficial, deberá remi-

tirse en todos los casos consignado a la orden de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Gastos que deberá soportar la mercadería que entra en tipo y grado.

Art. 4º - Si los gastos a que se refiere el inc. 1º del Artículo 8º de la Resolución Nº 283 no hubieren sido abonados por el remitente, serán pagados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, la que los anotará en el certificado. Por dicho adelanto la Comisión no cobrará interés alguno durante el primer mes; pasado ese plazo cobrará por el mismo y a partir del día de recepción de la mercadería, un interés anual del 5 %.-

Entrega del Grano.

Art. 5º - la entrega de la mercadería se efectuará pesada a granel y puesta a bordo en la Unidad en que hubiere sido depositada, corriendo por cuenta del que retira el cereal, los gastos respectivos.

Tarifas

Art. 6º - Para las operaciones de recepción, almacenamiento, embarque, etc., del grano, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles de trabajo:

1) Granel

Recepción de vagón, camión o carro a silo pesando.....	\$ 0,171 por 100 kgs.
Almacenamiento por día, después de 15 días libres.....	" 0,0025 " " "
Entrega y pesaje a granel.....	" 0,095 " " "

2) Embolsado

Recepción de vagón, camión o carro a pila, de pila cortando a rejilla y pesando a silo.....	\$ 0,409 por 100 kgs.
Recibir de vagones o camiones cortando, pesar y almacenar.....	" 0,204 " " "
Almacenamiento por día, después de 15 días libres.....	" 0,0025 " " "
Entrega y pesaje a granel.....	" 0,095 " " "

337

La Comisión cobrará además, en concepto de gastos de seguro de la mercadería, m^sn. 0,01 por cada 100 kgs. que pase o se manipule por el elevador.-

En todos los casos en que las entregas de granos por elevador se realicen "embolsando", queda a cargo del que retire el cereal, la provisión de las bolsas e hilo correspondientes, así como el pago de la operación de embolsado.-

Disposiciones especiales

Art. 7º - Los interesados en enviar trigo al elevador, que deseen conocer previamente el tipo y grado de su mercadería, podrán solicitar a la Comisión el análisis de la muestra respectiva. La Comisión realizará gratuitamente dicho análisis y sólo responderá por la gradación y tipo correspondiente a la muestra recibida.-

Las muestras deberán ser representativas del conjunto a tipificar o certificar y enviarse en cantidad no menor a 1/2 kilo, al Distrito o Seccional que corresponda.-

ALMACENAMIENTO ESPECIAL

Art. 8º - La Comisión concederá espacios para almacenamiento de grano embolsado y para mercadería a granel con destino a silo especial, siempre que la capacidad disponible lo permita.-

Art. 9º - Los interesados en depositar mercadería embolsada o en silo especial, deberán solicitarlo con la debida anticipación al Jefe de la Seccional o Distrito indicando la fecha en que esa mercadería será retirada.-

Envío de la mercadería

Art. 10º- Toda mercadería destinada a ensilaje especial, para almacenamiento embolsado o para embarque directo, deberá ser consignada a nombre del depositante y dirigida a la Unidad respectiva, según la indicación previa del Jefe de Seccional o Distrito.-

Tarifas

Art. 11º- Para la mercadería destinada a almacenamiento especial o embarque directo, regirán las siguientes tarifas en días y horas hábiles:

1) Manipuleo

I - GENERALES

OPERACION	TARIFAS	
	Unidad	m\$n.
A) <u>EMBOLSADO (En galpones y planchas hasta 50 mts.)</u>		
1 - Descargar de vagón o camión y apilar en depósito.....	Bolsa	0,131
2 - Descargar de lancha a camión o a depósito apilando (incluse guinches).....	"	0,152
3 - Embarcar de depósito o cargar a vagón o camión.....	"	0,134
4 - Embarcar o cargar directamente de vagón o camión.....	"	0,115
5 - Clasificar a la entrada o a la salida, incluse movimientos de rechazos.....	"	0,022
6 - Traspilar.....	"	0,070
7 - Rellenar, reembolsar, poner en bolsa adicional, cambiar bolsas o rellenar maletas.....	"	0,137
8 - Reembolsar en bolsas de peso uniforme o doble costura.....	"	0,180
9 - Achicar.....	"	0,174
10- Marcar con una marca.....	100 bls.	0,905
11- Marcar con dos marcas.....	" "	1,477
12- Marcar con tres marcas.....	" "	1,919
13- Marcar con cuatro marcas.....	" "	3,454
14- Pesar en balanza portátil.....	Bolsa	0,038
15- Pesar bolsa por bolsa en balanza portátil.....	"	0,090
16- Pesar en balanza de camiones o carros.....	"	0,003
17- Tracción de mercadería embolsada, por cada 30 m. o fracción, después de los primeros 50 mts.	"	0,024
18- Recargo por embarque en 2a. andana.....	"	0,029
19- Recargo sobre la tarifa N° 1 cuando la descarga se efectúa a pilote cruzado.....	"	0,020

OPERACION	Tarifa	
	Unidad	m\$n.
20 - Recargo sobre la tarifa que corresponda, cuando se apile a más de 23 bolsas de altura.....	Bolsa	0,019
21 - Recargo sobre las tarifas correspondientes a operaciones en bolsas, que se realicen con tortas de oleaginosos.....	"	32 %
22 - Recargo sobre las tarifas que incluyen embarque en bolsas, cuando éste se realice con lingas...	Bolsa	0,042
B) A GRANEL Y EN BOLSAS (Includo movimientos bolsas vacías)		
(En Elevadores, galpones y planchadas hasta 50 metros)		
501 - Descargar a tolva camiones o vagones a granel, pesar y almacenar.....	100 kgs.	0,133
502 - Descargar cortando a tolva, de camiones o vagones, pesar y almacenar.....	" "	0,166
503 - Descargar camiones o vagones a granel, con cintas transportadoras a tolva, pesar y almacenar.....	" "	0,163
504 - Recargo sobre operación 502, cuando deba transportarse embolsado o granel a tolva con cintas.....	Bolsa	0,024
505 - Descargar granel de camiones o vagones a silo-cajón.....	100 kgs.	0,200
506 - Descargar cortando de camiones o vagones a silo-cajón.....	Bolsa	0,123
507 - Descargar a tolva camiones o vagones a granel, pesar y embarcar por elevador, sin entrar a silo.....	100 kgs.	0,139
508 - Descargar cortando a tolva, de camiones o vagones, pesar y embarcar por elevador, sin entrar a silo.....	100 kgs.	0,162
509 - Embarcar directamente granel de camiones o vagones, con cintas transportadoras.....	100 kgs.	0,200
510 - Embarcar cortando de pila, camiones o vagones, con cintas transportadoras sin pesar.....	Bolsa	0,104
511 - Descargar granel de vagones o camiones sobre tolva y cargar a granel directamente sobre va-		

OPERACION	Tarifas	
	Unidad	m\$u
gonos, incluso acondicionar y palear.....	100 kgs.	0,179
512 - Embarcar a granel de silo a vapor e lancha.....	" "	0,095
513 - Cargar de silo a vagón o camión acondicionar y palear.....	" "	0,135
514 - Embolsar de silos y embarcar o apilar.....	" "	0,281
515 - Llevar de pila a tolva y certar	Bolsa	0,075
516 - Llevar de pila, vagones o camiones a embolsadera portátil, cortar, embolsar y apilar o embarcar.....	" "	0,399
517 - Llevar de pila, vagones o camiones a ventiladora portátil, cortar, ventilar, embolsar y apilar o embarcar.....	" "	0,449
518 - De vagón o pila a piso, cortar, palear, extender, remover, embolsar y embarcar, cargar o apilar	" "	0,413
519 - Transilar o pasar a silo con embolsadera pesando.....	100 kgs.	0,039
520 - Pesar granel en balanza de elevador.....	" "	0,015
521 - Pesar granel en cajones sobre balanza portátil.....	" "	0,050
522 - Descargar granel con medio mundo de lancha a vagón o camión (incluso guinche).....	" "	0,247
523 - Cargar granel de silo cajón a vagón o camión.....	" "	0,233
524 - Sacar con aire caliente, incluso un transile (1)	" "	0,292
525 - Secar con aire frío, incluso un transile.....	" "	0,130
526 - Ventilar, incluso un transile...	" "	0,118

(1) Además se cobrará \$ 33,50 por cada vez que se encienda la secadora.

OPERACION	Tarifas	
	Unidad	m\$n
527 - Zarandear, incluso un transile	100 kgs.	0,177
528 - Despuntar, incluso un transile	" "	0,200
529 - Cepillar, incluso un transile	" "	0,218
530 - Caracolear, incluso un transile	" "	0,372
531 - Ventilar con canaleta zaranda debajo de aparatos cargadores	" "	0,038
532 - Tracción de mercadería a granel, por cada 30 metros o fracción, después de los primeros 50 mts.....	" "	0,022
533 - Recargo sobre las tarifas correspondientes a movimientos a granel que se realicen con avena, cebada, expellers y harinas de oleaginosos, cebadilla, girasol y maní descascarado.....	-	30 %
534 - Recargo sobre las tarifas correspondientes a movimientos que incluyen "emboise" cuando el mismo se realice en bolsas especiales, doble costura, peso uniforme o doble bolsa (cada rubro).....	100 kgs.	0,048
<u>C) ESTIBAS-SILOS (Hasta 50 metros)</u>		
1001 - Descargar granel de camiones o vagones.....	100 kgs.	0,342
1002 - Descargar cortando de camiones o vagones.....	" "	0,282
1003 - Descargar embolsado de camiones o vagones.....	Bolsa	0,162
1004 - Embarcar, cargar o ensilar a granel o cortando, con cintas transportadoras.....	100 kgs.	0,373
1005 - Embarcar o cargar embolsado	Bolsa	0,167
<u>D) BOLSAS VACIAS (en líos de 25 bolsas) y TRAPOS (por 100 kgs.)</u>		
<u>Bolsas</u>		
1501 - Embarcar o cargar directamente de vagón o camión.....	100 bls.	0,368
1502 - Descargar de vagón o camión y apilar en depósito.....	100 bls.	0,349

OPERACION	Tarifa	
	Unidad	m\$u
1503 - Embarcar de depósito o cargar a vagón o camión.....	100 bols.	0,349
1504 - Traspilar.....	" "	0,361
1505 - Juntar, empaquetar y apilar o cargar.....	" "	0,655
1506 - Clasificar.....	" "	0,344
1507 - Marcar con una marca.....	" "	1,002
1508 - Marcar con dos marcas.....	" "	1,434
1509 - Marcar con tres marcas.....	" "	2,081
1510 - Deshacer, contar, rehacer y apilar.....	" "	0,753
1511 - Pesar en balanza portátil..	" "	0,419
1512 - Descargar de lancha a depósito.....	" "	0,319
1513 - Tracción por cada 30 m. o fracción, después de los primeros 50 metros.....	" "	0,0515
<u>Trapos</u>		
1514 - Embarcar de depósito o cargar a vagón o camión.....	100 kgs.	0,373
1515 - Traspilar.....	" "	0,445
1516 - Pesar en balanza portátil...	" "	0,7327
1517 - Tracción por cada 30 m. o fracción, después de los primeros 50 metros.....	" "	0,1352
<u>E) VARIOS</u>		
1801 - Tapar o destapar planchadas con lonas.....	Lona	1,710
1802 - Deblar lonas y llevarlas a pila	"	1,180
1803 - Remover planchones (cada movimiento).....	Tablón	0,828

O P E R A C I O N	Tarifa	
	Unidad	m\$.n.

F) TRABAJOS EN HORARIOS ESPECIALES, EXTRAORDINARIOS, ETC.

1901 - Recargo para realizar con turnos de 2 horas, operaciones cuyos turnos normales son de 4 horas.....	-	50 %
1902 - Recargo para realizar con turnos de 3 horas, operaciones cuyos turnos normales son de 4 horas.....	-	15 %
1903 - Recargo por trabajos en horas extraordinarias, en entretornos de 1 h. 30' o 2 horas....	-	75 %
1904 - Recargo por trabajos en horas extraordinarias, en entretornos de 1 h. 30' o 2 horas....	-	300 %

II - ESPECIALES

SECCIONAL VILLA CONSTITUCION

2201 - Llevar de pila a zorras, pesando en balanza de zorras y embarcar (Unidad V - Pto. Ramallo).....	Bolsa	0,153
2202 - Embolsar de silos, coser y Embarcar a lancha por medio de zorras (Unidad V - Pto. Ramallo).....	100 kgs.	0,334
2203 - Embarcar embolsado de cañón per zorras (Unidad V - Pto. Ramallo).....	Bolsa	0,143
2204 - Embarcar a granel per zorras pesando en balanza de zorras (Unidad V - Pto. Ramallo)....	100 kgs.	0,164
2205 - Llevar belsas vacías de pila a bordo o viceversa per zorras (Unidad V - Pto. Ramallo)....	100 bls.	0,486

DISTRITO NECOCHEA

2301 - Transportar granel de los silos cajones N° 1 al 12 hasta rejilla elevader (Unidad III).....	100 kgss	0,313
--	----------	-------

2) Almacenamiento

Nº	O P E R A C I O N	Tarifa per día	
		Unidad	m\$.n.

1	Granos en general, a granel.....	100 kgs.	0,0025
---	----------------------------------	----------	--------

Nº	OPERACION	Tarifa por día	
		Unidad	mon.
2	Granos en general, embolsado...	Bolsa	0,0018
3	Expellers, embolsado.....	"	0,0018
4	Harinas de extracción, embolsado	"	0,0018
5	Caseína, a granel.....	100 kgs.	0,0030
6	Caseína, embolsada.....	Bolsa	0,0018
7	Maní sin cáscara, a granel.....	100 kgs.	0,0030
8	Maní sin cáscara, embolsado....	Bolsa	0,0018
9	Maní con cáscara, embolsado....	"	0,00324
10	Avena, a granel.....	100 kgs.	0,0035
11	Avena, embolsada.....	Bolsa	0,00195
12	Girasol, embolsado.....	"	0,00203
13	Lentejones, embolsado.....	"	0,0021
14	Semilla de alfalfa.....	"	0,00243
15	Bolsas vacías (en líos de 25 bls.)	100 bls.	0,0120
16	Trapos.....	100 kgs.	0,0320

OBSERVACIONES

- a) En las operaciones de embolse, las bolsas e hilo deberán ser provistos por el interesado.-
- b) Cuando el grano sometido a la operación Nº 515 fuera ensilado, se cobrará además un transile (Op. Nº 519) o las operaciones Nº 512 o Nº 513 si fuere embarcado a vapor o cargado a vagón, respectivamente.-

Art. 12. Cuando se desee realizar alguna operación no prevista en el detalle precedente, deberá solicitarse por escrito la tarifa respectiva con anticipación de 8 días. En caso contrario, la orden de ejecución del movimiento o depósito de la mercadería implicará la aceptación tácita por parte del usuario del precio que determine la Comisión.-

Art. 13º. Cuando por causas ajenas al control de la Comisión no se realizare alguna operación dispuesta por el usuario, serán facturados a éste los gastos directos (tiempo perdido) que resulten de tal circunstancia, incrementados en diez por ciento (10 %) en concepto de administración.-

Art. 14º. Los derechos por depósito y manipuleo de mercadería, serán facturados por períodos de quince días y deberán ser abonados por los interesados dentro de los cinco días siguientes a la fecha de la factura.-

Disposiciones especiales

Art. 15º. Cuando la mercadería fuere destinada a silo especial, depósito embolsado o embarque directo, la Comisión no se responsabilizará por el peso, avería, incendio u otros siniestros o por desmejoramiento natural de los granos almacenados ni por la merma natural o ventilación, siendo toda merma y riesgo por cuenta de los depositantes de la mercadería.-

Art. 16º. Para facilitar el movimiento de los vagones, la Comisión se reserva el derecho de descargarlos por cuenta de los consignatarios o cualquier hora, de día o de noche, entendiéndose que si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen -aunque así lo hubiere solicitado el interesado- lo serán a pila o a silo especial, según corresponda, aun en los casos que haya buque a la carga, si éste, por cualquier causa, no estuviera en condiciones de recibir todos los vagones que haya diariamente.-

Art. 17º. La Comisión no se compromete a facilitar espacio en sus depósitos para guardar separadamente las consignaciones para un depositante, ni tampoco para clasificar sus granos. Se cobrará dos centavos moneda nacional (m\$N 0,02) adicional por cada bolsa que sea clasificada mientras se descargue. (La clasificación deberá ser hecha por el depositante).-

Art. 18º. La Comisión se reserva el derecho de transilar o traspilar el grano, de rehusar el recibo en sus depósitos del grano en mal estado y de transilar o traspilar previo aviso y por cuenta de su propietario, el que empiece a deteriorarse.

Así también, la Comisión se reserva el derecho de transilar por cuenta de su propietario y con el objeto del mejor aprovechamiento del espacio, la mercadería depositada en silo especial.

Art. 19º. No se admiten transferencias sin traspilar los granos en bolsas o transilarlos, salvo que sean por la existencia total o por la cantidad que resulte en una o más pilas o siles y previo pago de los derechos respectivos.

Art. 20º. La Comisión se reserva el derecho de exigir el retiro de la mercadería almacenada, previo aviso con ocho (8) días de anticipación.

Art. 21º. Si los depositantes no retiraran la mercadería conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión podrá proceder a su venta en Bolsas, Cámaras o pública subasta. Podrá, también, la Comisión, proceder en la misma forma, en caso de que el interesado no abonare los derechos dentro de los cinco días de la fecha en que se hubiere presentado la factura al cobro.

Art. 22º. Realizada la liquidación de la mercadería, conforme a lo establecido en el artículo anterior, la Comisión deducirá del importe obtenido los gastos ocasionados por la venta, como así también los derechos que por cualquier concepto adeudare hasta esa fecha.-

Art. 23º. Comuníquese, etc.

Buenos Aires, 15 de febrero de 1947.

MIGUEL MIRANDA
Presidente

CUARTA PARTE

CONCLUSIONES

Capítulo Único

CONCLUSIONES

1. El problema del almacenaje. 2. Leyes Nos. 11.742 y 12.253. 3. Cumplimiento de las leyes Nos. 11.742 y 12.253. 4. Tipificación de los granos. 5. Explotación de los elevadores oficiales. 6. Expropiación de uso temporal de instalaciones para granos (Decreto N° 10.107/44). 7. Expropiación definitiva de las instalaciones para granos (Decreto N° 9.626/46). 8. Laber de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. 9. Conclusiones finales.

-----ooOoo-----

En el presente trabajo hemos ido viendo cómo se ha desarrollado la idea de la formación de la red de elevadores de granos oficiales, observando cual ha sido el pensamiento y la actividad de los legisladores y de los hombres de gobierno que contribuyeron a la materialización de aquel propósito.

Del examen de todos estos antecedentes, hemos llegado a las conclusiones que se exponen a continuación:

1. El problema del almacenaje:

Nuestro país, en razón de ser uno de los principales productores de granos, tiene importantes problemas de almacenaje, tanto en lo que respecta a la necesidad de conservarlos para el consumo interno, como también, para su movilización y exportación.

Su cosecha anual -de aproximadamente 15.000.000 de toneladas- requiere amplias y costosas instalaciones para almacenar los granos facilitando además su movimiento desde la chacra hasta los centros de consumo o molinos, o bien, a los puertos de embarque para el exterior.

En este sentido, es de fundamental importancia que el país posea instalaciones necesarias para poder cumplir sin dificultades esas

finalidades, de ahí la trascendencia que tienen para la economía nacional los elevadores de granos, depósitos, etc., que sirven para almacenar y movilizar los granos.

2. Leyes Nos. 11.742 y 12.253.

Fueron numerosos los antecedentes que registra nuestra legislación, tendientes a dotar al país de las instalaciones necesarias para la producción granaria, pero fue recién con la sanción de las leyes Nos. 11.742 de octubre de 1933 y Nº 12.253 de octubre de 1935, que se logró contar con un cuerpo legal orgánico en materia de producción y comercialización de los granos.

En materia de cereales existía, por otra parte, un problema trascendental desde el doble punto de vista económico y social, que era la defensa de los intereses de los trabajadores del campo, cuyas cosechas, como se sabe, eran objeto de abusivas maniobras por parte de los compradores habituales, restándole a aquéllos el fruto legítimo de sus esfuerzos.

La Ley de Elevadores Nº 11.742, era completa, e importante su propósito fundamental: la construcción de una red de elevadores terminales y de campaña, que funcionarían como servicio público. Se afirmaba que los elevadores de granos terminales en los puertos con suficiente capacidad de almacenaje, permitiría ofrecer nuestro cereal, no ya diseminado en las chacras y en las estaciones del interior, sino en los puertos de embarque, debidamente acondicionado y clasificado.

La ley autorizó la construcción de una red de elevadores de campaña y terminales, para la desecación, clasificación y almacenamiento de los granos.

La administración de la red se confió a una Dirección Nacional, entidad autónoma que estaría integrada con representantes del Poder Ejecutivo de los Bancos, asociaciones gremiales, bolsas y empresas ferroviarias.

Los elevadores podrían ser arrendados, dándose preferencia, en tal caso, a las asociaciones de agricultores o a cooperativas.

Para financiar la construcción, la Ley Nº 11.742 autorizó una emisión especial de cien millones de pesos en títulos de la deuda de la Nación y, posteriormente, la Ley de Presupuesto para el año

1938, autorizó a tomar para el mismo objeto, cincuenta millones del fondo de cambios, pero dentro del máximo fijado por la primera ley.

La cuestión relativa a la administración de la red dió origen a discusiones en el parlamento, pues algunos propiciaban que la administración fuera entregada a las cooperativas.

Debe tenerse en cuenta, a este respecto, que si bien esta sería una solución justa para los productores, la circunstancia de no hallarse aún suficientemente organizado el movimiento cooperativo agrario, no hace aconsejable, por ahora, adoptar tal temperamento.

Sea el Estado o los productores, mediante sus asociaciones o cooperativas, quienes administran la red de elevadores, solo haremos una recomendación y es que una obra de tanto valor y poder, no debe permitirse nunca que caiga en manos de empresas comerciales, particulares, pues podrían mediante ella, tener un dominio absoluto sobre las riquezas del agro nacional.

La Ley de Granos Nº 12.253, del año 1935, se dictó con los siguientes objetivos: mejorar la calidad de nuestra producción; adaptar ésta a las exigencias y necesidades de los mercados consumidores, a fin de competir más ventajosamente con los productores similares; hacer apreciar y conocer en los mercados exteriores aquella calidad para la mejor y más fácil colocación de las cosechas; obtener, como consecuencia, precios retributivos para nuestros agricultores y evitar que el interés privado, en cuyas manos se hallaba el manejo centralizado de esas actividades, pueda estar en pugna con el interés nacional.

A estos objetivos que eran los enunciados en el Mensaje del Poder Ejecutivo al proponer la sanción de esta ley, se agregó en virtud de la discusión parlamentaria a que fué sometido el proyecto elevado, la administración de la red nacional de elevadores que se mandaba construir por la Ley Nº 11.742.

Los elevadores constituirían precisamente, el instrumento eficaz de movilización, almacenaje, acondicionamiento y embarque de la producción granaria argentina, para que ésta siguiese su trayectoria desde la chacra a los mercados consumidores del exterior, con la seguridad, rapidez y economía necesarias.

3. Cumplimiento de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253.

La Comisión Asesora designada por el Poder Ejecutivo Nacional en enero de 1934, para que estudiara la ubicación y capacidad de los elevadores que convenía construir, en diciembre de 1935 elevó un informe amplio y bien documentado.

En dicho informe la Comisión aconsejaba al Poder Ejecutivo la construcción de catorce elevadores terminales a ubicarse en distintos puertos del país, con una capacidad de almacenaje de 654.100 toneladas y, además, expropiar el elevador terminal ubicado en Rosario Norte, de 80.000 toneladas, de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural.

El plan de elevadores terminales proyectado, era el siguiente:

Red de elevadores terminales	Unidades	Capacidad en toneladas	Costo total
Elevadores proyectados...	14	654.100	55.623.000
Elevadores a expropiar...	1	80.000	4.040.000
			<u>59.663.000</u>
Dirección e inspección			
(3 %)			1.686.000
Imprevistos (5 %)			2.805.000
Totales	<u>15</u>	<u>734.100</u>	<u>64.154.000</u>

En cuanto a la red de elevadores de campaña, los miembros de la Comisión no llegaron a un acuerdo. La mayoría proyectó la construcción de 321 elevadores con una capacidad total de 621.350 toneladas, cuyo costo se estimó en m\$n. 38,361.500.

El plan de construcción de los catorce elevadores terminales fué aprobado por el Poder Ejecutivo, autorizándose para que se efectuara la licitación correspondiente y también se aprobó el plan de la mayoría de la Comisión referente a la construcción de la red de elevadores locales.

En enero de 1936, se creó la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos para que se ocupara de lo relativo a la construcción de los elevadores de la red nacional proyectada, debiendo entregar a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores las obras una vez terminadas.

Una disposición posterior estableció que la Comisión interveniría en todos los asuntos relacionados con la construcción de elevadores o modificación de los existentes, correspondiendo a la Dirección de Construcciones la función de asesorar a aquella Repartición.

Por Decreto Nº 103.758, del 3 de mayo de 1937, se adjudicó la construcción de seis elevadores terminales por las sumas que se indican:

Elevador Buenos Aires-Puerto Nuevo.....	m\$.n.	5.003.270,67
Elevador Quequén-Puerto Quequén.....	"	2.063.441,65
Elevador Rosario Norte-Puerto Rosario.....	\$	2.226.343,12
Elevador Rosario Sud-Puerto Rosario.....	"	4.296.496,10
Elevador Villa Constitución-Puerto Villa Constitución.....	"	2.531.089,56
Elevador Ing. White-Puerto Bahía Blanca.....	"	<u>1.796.837,82</u>
Total.....	m\$.n.	<u>17.917.478,92</u>

No obstante el tiempo transcurrido sólo una parte de estas obras se han cumplido hasta la fecha.

4. Tipificación de los granos.

La Comisión Nacional de Granos y Elevadores de acuerdo con la Ley de su creación Nº 12.253, tenía entre sus funciones la de administrar la red oficial de elevadores de granos.

Desde su constitución, en agosto de 1936, se preocupó constantemente de resolver, en primer término, los problemas que podría plantear la administración de las unidades que fuera recibiendo en el futuro, especialmente las cuestiones de carácter técnico.

El primer asunto que debió encarar fué el referente a la tipificación de los granos, a los efectos de hacer factible la prestación del servicio público, mediante el movimiento de la cosecha a granel con la pérdida de identidad del grano que debía ingresar en los e le -

vadores y la extensión del certificado de cantidad y calidad.

A fines del año 1937 la Comisión realizó un ensayo en el elevador terminal de Puerto del Rosario, de propiedad particular, sobre funcionamiento de un elevador de servicio público, con trigo tipificado, pérdida de identidad del grano y expedición de certificados negociables.

Este experimento era la primera vez que se efectuaba en la América del Sud y permitió comprobar en la práctica la eficacia de los trabajos realizados en los laboratorios, pues el ensayo se hizo mediante la aplicación de "standards", rígidos establecidos para el trigo.

Esta tarea se repitió al año siguiente y proporcionó interesante y provechosa experiencia para la Comisión, especialmente en lo que se refiere a los aspectos técnicos.

Otro valioso ensayo para el estudio del régimen que debería aplicarse en la red oficial en construcción realizó la Comisión con la cosecha 1938-39, explotando el Estado, por primera vez en el país, un elevador de servicio público, con "standardización" del grano y emisión de certificados.

Este ensayo se efectuó en el elevador local de Tancacha (Pcia. de Córdoba), cuya capacidad es de 6.200 toneladas.

La finalidad que se perseguía era de aplicar el "standard" creado por la Comisión, en un elevador local y en un terminal y local combinados, con lo que podría formarse un juicio definitivo sobre el funcionamiento integral del sistema.

Las características fundamentales del sistema de servicio público lo constituyen la tipificación y el manipuleo "a granel" con pérdida de identidad del grano, y la emisión de certificados de calidad y peso transmisibles por simple endoso.

Otra importante finalidad lograda por las Leyes de Granos y Elevadores, la constituye el permitir al productor de la campaña el envío del grano a los elevadores oficiales para su tipificación con lo que le facilita su negociación.

A este respecto, debe dejarse constancia que la Junta Reguladora de la Producción Agrícola ha adquirido la totalidad de los certificados emitidos.(1)

(1) C.N.G.E. Public. Nº 51, pág. 60.

Si bien las leyes Nos. 11.742 y 12.253, disponen la implantación de "standards" permanentes y rígidos, como esa medida importaba una brusca transformación de los sistemas en vigencia, la Comisión consideró conveniente llegar a los mismos en forma paulatina, para permitir a los productores y comerciantes el conocimiento del sistema.

Con ese objeto, dictó la Resolución Nº 107, en agosto de 1938, creando el "standard" facultativo de trigo mediante el cual se establecen, para todas las zonas, cinco grados con sus correspondientes especificaciones en cuanto a peso hectolítrico y demás factores de calidad.

En la campaña 1938/39, este sistema se aplicó por primera vez con carácter facultativo y experimental, y luego se continuó empleando en los años siguientes.

Estas experiencias se fueron realizando en los elevadores, en número mayor cada año, llegando a siete las unidades donde la Comisión tipificó trigo de la cosecha 1940/41.

A fin de estimular el interés de la campaña, por la utilización de este sistema de comercialización, el gobierno estableció para trigos que adquiriese la Junta Reguladora precios compensatorios de las cualidades que los trigos certificados por la Comisión presentasen, como asimismo el pago de primas adicionales.

5. Explotación de los elevadores oficiales.

El servicio público de los elevadores oficiales administrados por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores tuvo su primera aplicación comercial en el año 1941, con la entrega a esta entidad de los elevadores locales que antes pertenecieron a las cooperativas y del terminal ubicado en el Dique II del Puerto de Buenos Aires, al caducar la concesión del Ferrocarril Central Argentino, además del arrendamiento del terminal de Puerto Galván en Bahía Blanca, propiedad del Ferrocarril Sud y el convenio establecido para el elevador de Puerto Rosario con la empresa que lo explotaba, llegándose así a habilitar para la cosecha 1940/41, el servicio público en 5 unidades de campaña y en 3 terminales. En cuanto al elevador oficial

de Oliva, también expropiado, fué entregado en arrendamiento a la cooperativa local y lo explotaba para uso exclusivo de sus asociados.

Esta pequeña red inicial pudo ser ampliada para la cosecha 1941/42, por la expropiación de los elevadores locales que pertenecieron a la Corporación Americana de Fomento Rural y su correspondiente terminal en Rosario, con lo cual la red oficial en explotación se elevó en 1942, a 14 elevadores locales y 4 terminales portuarios.

En virtud de este proceso de organización que tuvieron los elevadores oficiales, a partir de la Cosecha 1940/41, se fué ampliando en forma considerable el servicio de tipificación del trigo con la emisión de los certificados respectivos, asumiendo desde ese momento verdadero carácter comercial, bajo la forma de un nuevo sistema de negociar la cosecha de ese grano. (1)

En octubre de 1942, la C.N.G.E. explotaba con carácter de servicio público, los siguientes elevadores oficiales con una capacidad total de almacenaje de 274.000 toneladas:

Cuatro elevadores terminales: Ubicados en los puertos de Buenos Aires (Dique II), Rosario (Rosario Norte y Central) y Bahía Blanca.

Catorce elevadores de campaña: Ubicados en las localidades de Tancacha, Cabrera, Firmat, Armstrong, Leones, Fuentes, Alejo Ledesma, Monte Maíz, Elortondo, San Marcos, Otto Bemberg, Alcorta, Domínguez, y Villaguay.

El elevador de campaña de Oliva no se incluye, por estar arrendado a la cooperativa local.

En el año 1944, el Poder Ejecutivo, dispuso la expropiación de dos elevadores de granos ubicados en el Dock Sud de Buenos Aires, uno de 18.000 toneladas de propiedad de la S.A. Compañía de Warrants y Depósitos y otro de 6.500 toneladas, de la firma La Plata Cereal Co.

(1) Ver C.N.G.E. Bol. Inf. Agosto 15 de 1942. Pág. 401.

6. Expropiación del uso temporal de instalaciones de granos (Decreto N° 10.107/44.)

Desde que el Estado comenzó a adquirir las cosechas por intermedio de la Junta Reguladora de Granos en el año 1933, con el propósito de asegurar precios mínimos a los productores, debió abonar importantes sumas en concepto de almacenaje de granos que depositaba en las instalaciones particulares, en su mayoría de propiedad de las firmas exportadoras.

Esta situación continuó durante los años siguientes, pero a consecuencia del conflicto mundial estallado en 1939, se complicó enormemente, por cuanto al restringirse las exportaciones, se acumularon en el país grandes volúmenes de granos, especialmente en las zonas portuarias.

El Estado, entonces, se vió en la necesidad de almacenar las enormes existencias de granos que había adquirido y que cada vez iban en aumento, recurriendo para ello a los depósitos de propiedad privada situados en los puertos y zonas adyacentes.

Esto significaba para el Estado, un gasto considerable que según se declaró en una oportunidad, (1) durante los años 1941 y 1944, había ascendido a la suma de \$ 125.000.000.-m/n.

Por esta razón fundamental, se dictó el Decreto N° 10.107 del 20 de abril de 1944, por el que se declaró de utilidad pública el uso de todas las instalaciones (elevadores de granos, cargadores, galpones tinglados, etc.) incluso sus máquinas, utilaje, y dependencias, empleadas en la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos, que se hallasen situados en las zonas portuarias y se encomendó a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores la explotación de dichas instalaciones.

Para ello se facultó a dicha Repartición a tomar posesión de las instalaciones y luego convenir con los propietarios de las mismas, las condiciones y precio de los arrendamientos. En caso de

(1) Ver pág. 220.

no llegarse a un acuerdo, se debería iniciar juicio de expropiación por el uso temporal de los elevadores, galpones, etc.

Estableció además, aquel Decreto, la caducidad de todos los arrendamientos y cesiones de los depósitos, galpones, tinglados y demás sitios de propiedad fiscal, ubicados en puertos, para el almacenamiento o depósitos de granos, los que también deberían ser administrados por la Comisión.

Mediante la aplicación del Decreto Nº 10.107/44 se procuraba obtener una sensible economía en los gastos de almacenamiento de los granos, con el consiguiente beneficio que ello importaría para la economía agraria.

Apenas dictado el referido Decreto, la C.N.G.E. comenzó a dar cumplimiento a sus disposiciones: se tomó posesión en muy corto tiempo, de las instalaciones ubicadas en los distintos puertos del país, habiendo quedado prácticamente terminada esa tarea en febrero de 1945.

En virtud de la aplicación del Decreto Nº 10.107/44, la C.N.G.E. en el año 1945, explotaba las siguientes instalaciones:

- 39 elevadores terminales.
- 218 depósitos
- 30 tinglados
- 27 silos de emergencia
- 15 elevadores de campaña.

La capacidad de almacenaje de todas ellas ascendía a 2.500.000 toneladas, de las que correspondían 2.000.000 a los elevadores y galpones.

Con las expropiaciones realizadas, se aceleró en forma extraordinaria el cumplimiento de algunos de los fines propuestos por las Leyes de Granos y Elevadores.

7. Expropiación definitiva de instalaciones para granos. Decreto Nº 9.626/46.

Durante el período en que la C.N.G.E. administró los elevadores y demás instalaciones incorporadas en virtud del Decreto Nº 10.107/44,

pudo recoger una gran experiencia en lo referente a la explotación comercial de esas unidades y, además, logró realizar un inventario prelijo de todas las construcciones, elementos, máquinas e implementos.

Como resultado de esas experiencias, la Comisión llegó a la conclusión de que era necesario que las referidas instalaciones pasaran en forma definitiva a poder del Estado, es decir, que a su juicio, había que proceder a expropiar el dominio de las mismas.

No pudiéndose llegar a un acuerdo privado con las compañías propietarias, para adquirir esas instalaciones, el Poder Ejecutivo dispuso expropiarlas definitivamente.

El gobierno estimó el valor de esas propiedades, en la suma de \$ 29.603.075,32 m/n., y ese fué el importe que se estableció en el Decreto N° 9.626/46, para expropiar las instalaciones de las firmas exportadoras.

Los elevadores e instalaciones que se expropiaron pertenecían a las compañías que se detallan:

<u>Firma propietaria</u>	<u>Unidades</u>	<u>Valor de indemnización.</u>
Bunge y Born.....	6	m\$n 6.774.211
Continental de Exportación.....	1	" 423.055
S.A.D.E.L. Soc. Arg. de Elevadores..	2	" 4.094.056
Cía. de Exportación de Cereales S.A.	1	" 1.067.294
Embareadero Escocés S.A.....	1	" 779.434
Luis de Ridder Ltda. S.A.....	2	" 2.212.384
Louis Dreyfus y Cía. S.A.....	2	" 6.135.057
La Plata Cereal Co. S.A.....	2	" 1.031.913
Genaro García Ltda.....	1	" 1.335.769
S.A. Graneros Modelo.....	3	" 3.128.625

Las expropiaciones llevadas a cabo en virtud de las disposiciones del Decreto N° 9.626/46, responden a las finalidades previstas por la Ley de Elevadores N° 11.742 y, como se recordará, fué

aplicada a algunos elevadores ya al proyectarse la red oficial.

Por otra parte, esta solución era la más conveniente para evitar superposiciones entre las diferentes unidades que integran la red de servicio público.

Esta importante decisión del gobierno, coincide, además, con los propósitos de nacionalizar los más importantes instrumentos de la economía nacional, a los efectos de que su administración y explotación se realice teniendo en vista fundamentalmente el interés de la colectividad.

Considerada desde ese punto de vista, la cuestión de la expropiación de los elevadores de granos y demás instalaciones para el almacenamiento manipuleo y embarque, es una obra de sana política económica, pero debe tenerse en cuenta que el juicio definitivo sobre su conveniencia para los intereses de los productores agrarios, estará dado por la economía de su explotación traducida en tarifas que sean convenientes para éstos.

8. Labor de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Las directivas impuestas a la C.N.G.E. por las leyes Nos. 11.742 y 12.253, pueden clasificarse en tres grupos: (1)

- 1º. Fiscalización del comercio de granos interno y externo.
- 2º. Standardización de los granos.
- 3º. Administración de los elevadores de servicio público.

Para nuestro estudio nos han interesado especialmente las dos últimas y a ellas nos hemos ido refiriendo, destacando la forma como las ha cumplimentado a través de sus años de actuación, la referida Repartición.

De ese examen, en el que a veces hemos ido a observar hasta

(1) Disertación del Presidente de la C.N.G.E. D. Emilio A. Coni del 20 de noviembre de 1942. (Bol. Inf. de la C.N.G.E.), diciembre 15 de 1942, pág. 620.)

detalles de su organización y administración, se ha podido constatar la forma consciente y eficaz con que ha cumplido su cometido la Comisión.

Es necesario destacar esta circunstancia, pues ello nos permite afirmar que eran infundadas los temores que provocó en un principio, el sistema de administración para la red nacional de elevadores que propiciaba la mayoría de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados, al tratarse la Ley de Elevadores.

Decía el diputado Dr. Repetto, al discutirse la Ley N° 11.742: "Yo declaro, señores diputados, que no concibo el funcionamiento de una red de elevadores en el país, confiada a funcionarios de los ministerios..., yo resistiré siempre cualquier tentativa que se hiciera en el sentido de poner este sistema de elevadores en manos de los habituales funcionarios de la administración pública".

La realidad ha demostrado que el Estado, representado por una entidad autárquica, donde tengan intervención los sectores interesados, puede perfectamente desempeñar, la función comercial que supone la administración de los elevadores, siempre desde luego, que se sigan normas severas, desvinculadas por completo de toda parcialidad o favoritismo.

Dejamos constancia, no obstante, que la falta de informaciones oficiales sobre algunos aspectos muy importantes de la Comisión, como el referente a los resultados económicos y financieros, impide emitir un juicio más definitivo y concreto sobre sus actividades en especial sobre la de los últimos años.

Estimamos indispensable que se publiquen esos resultados en forma clara y documentada, para proporcionar a la opinión pública, los elementos de información necesarios para conocer la forma como se han ido desarrollando dichas actividades y cumplimentado las finalidades para las que ha sido creada la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Debe tenerse en cuenta que esta Repartición, que fué creada por la Ley 12.253 como una entidad autónoma integrada por cinco miembros, y en la que estaban representadas las cooperativas agrícolas, asociaciones de productores y gremio de molineros, diez años después de su constitución, en 1946, a raíz del Decreto N° 8.503, de naciona-

lización del Banco Central de la República Argentina, y otras disposiciones oficiales, quedó sometida a la superintendencia de dicho organismo.

Como resultado de estas disposiciones, el Banco Central ha designado un Interventor en la Comisión Nacional de Granos y Elevadores que reemplaza en sus funciones al Presidente y Directorio que la Ley Nº 12.253 determina.

Manual de Instrucciones.

Sería muy conveniente que la C.N.G.E. editara un manual donde explique la forma cómo actúan los elevadores oficiales, indicando cómo deben proceder los agricultores que deseen utilizar sus servicios. Para ello podría tomarse como referencia el trabajo del Sr. T.J. Harrison, Comisionado Auxiliar de Granos de Manitoba (Canadá), intitulado "manual de Venta y Manipuleo de Granos mediante Elevadores de Campaña", que ha editado la C.N.G.E. y constituye la Publicación Nº 18, del año 1937.

Si bien es cierto que, en la actualidad, debido a la intervención del Estado en la compra-venta de las cosechas, las condiciones no son las que se considerarían normales.

En efecto, como ahora es la Junta Reguladora de la Producción Agrícola la que compra las cosechas, en base a los precios que fija el Poder Ejecutivo, resulta que los certificados de depósito no se endosan sino una sola vez, a favor de dicho organismo, pues una vez depositado el grano, por lo general, es vendido de inmediato por los interesados a la Junta, mediante el endoso del certificado y talón.

9. Conclusiones finales.

La política oficial en materia de elevadores perseguía como finalidad esencial, dotar al país de una vasta red de elevadores de granos que permitiera materializar la idea de la movilización de nuestras cosechas a granel, desde la chacra hasta los puertos de embarque. Para esto, la adquisición de los elevadores de propiedad privada, ex-

clusivamente, sin la construcción de los elevadores oficiales de acuerdo a planes orgánicos y racionales, no es precisamente la solución más adecuada.

Es indispensable que las obras proyectadas se lleven totalmente a la práctica, y sobre todo que se encaré en forma decidida, la construcción de la red de elevadores de campaña.

En el plan de construcciones preparado por la Comisión Asesora se dió preferencia a la red de los elevadores terminales, llegándose a conclusiones que, no obstante haber sido aceptadas y aprobadas, y haberse llevado en parte a la práctica, hasta la fecha no han sido aún totalmente cumplidas.

La red en cuestión, por diversos motivos, se fué reduciendo en los años siguientes, y de las 734.100 toneladas que se proyectó al principio, ya en 1943, las construcciones a realizar se limitaron a las siguientes unidades:

Puerto Nuevo de la Capital.....	148.000	toneladas.
Villa Constitución.....	54.000	"
Rosario Sud.....	75.000	"
Santa Fe.....	50.000	"
Quequén.....	47.600	"
Ingeniero White (ampliación).....	60.000	"
Rosario Norte (expropiación).....	<u>80.000</u>	"
Tonelaje total.....	514.600	toneladas.

De este plan, que no contempla la integridad de las necesidades del país, sólo se ha realizado una mínima parte.

Con respecto a elevadores terminales, se han habilitado alrededor de 100.000 toneladas, que corresponden 60.000 toneladas a la ampliación de Ingeniero White y 54.000 toneladas a la unidad de Villa Constitución. Además se ha expropiado el elevador de Rosario Norte, de 80.000 toneladas, de propiedad de la Corporación Americana de Fomento Rural.

No se ha terminado aún la construcción de los elevadores de

Puerto Nuevo, Rosario Sud, Santa Fe y Quequén, algunos de los cuales fueron habilitados como medida de emergencia para depósitos de granos.

Esta es la situación en que se encuentra actualmente el plan de construcción de terminales preparado por la Comisión Asesora, de 654.000 toneladas, después de casi doce años de su preparación y catorce de haberse sancionado la Ley de Elevadores que disponía debía terminarse en cinco años, es decir, para 1938.

Pero si es grave lo que ha ocurrido con los elevadores terminales, mucho más es lo sucedido con los de campaña, pues de la red proyectada de 621.350 toneladas no se ha construido hasta la fecha ningún elevador de ese tipo.

Estos hechos, por demás elocuentes, hacen innecesario abundar en comentarios y estimamos que al Gobierno le incumbe en esta materia una gran responsabilidad, pues de su inmediata y adecuada solución se han de derivar importantes beneficios para la economía agraria y por ende, para la riqueza nacional.

Consideramos, por nuestra parte, que después de los años transcurridos desde que se formularon los planes de la Comisión Asesora y en base a la experiencia adquirida por la C.N.G.E. en materia de explotación de elevadores a través de su intensa actividad de más de 10 años, como asimismo la labor desarrollada por la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos, convendría se hiciera un nuevo y definitivo estudio del problema de los elevadores en su doble aspecto técnico y económico, para darle en breve término una solución que tenga en cuenta las nuevas situaciones creadas con motivo de la aplicación de los importantes Decretos del Poder Ejecutivo Nacional, números 10.107/44 y 9.626/46.

La construcción de una red nacional de elevadores de campaña con sus correspondientes terminales, es indispensable para que pueda materializarse la idea del transporte integral a granel de las cosechas y proveer los instrumentos necesarios para la movilización y embarque de los granos, que facilitará su adecuada comercialización.

Respecto a la administración y explotación de esa red, consideramos conveniente, en la actualidad, que esté a cargo del Estado, pero siempre que en la Repartición que lo realice, estén representados los

distintos sectores de la economía que tengan relación con sus actividades: asociaciones de productores y cooperativas agrarias y los molineros.

Creemos que, una vez que el movimiento cooperativo de los hombres del campo se organice adecuadamente y tenga la solidez financiera necesaria, los elevadores de granos podrían pasar a ser administrados por los propios productores, ya que aquéllos son los medios de comercialización indispensables que han de asegurarle la defensa eficaz del producto de su trabajo.

Hay, sobre todo, una cuestión que debe ser examinada a fondo, y es la referente a los resultados económicos y financieros que ha arrojado la explotación de los elevadores realizada por el Estado hasta la fecha, para lo cual se requiere la publicación oficial de los estados respectivos.

Deseamos y esperamos que las autoridades, compenetradas de los grandes beneficios que ha de reportar para el desarrollo y creciente prosperidad de nuestra economía, la construcción y habilitación definitiva de la Red Nacional de Elevadores -con todas las unidades de campaña y terminales necesarias-, logre materializar en el más breve plazo posible esta obra tan necesaria para el futuro de la Nación.

APENDICE

303

A P E N D I C E

Ley de Elevadores Nº 11.742

Ley de Granos y Elevadores Nº 12.253

Ley complementaria del Presupuesto
Nº 11.672 (Artículos Nos. 185 y 186,
Edición 1943)

-----ooOoo-----

Ley Nº 11.742 - Red General de Elevadores de Granos.

Art. 1º. Autorízase la construcción de una red general de elevadores de campaña y terminales, para la limpieza, desecación, clasificación y almacenamiento de los granos e instalaciones de desgrane donde se juzgue conveniente.

Esta ley de elevadores funcionará como servicio público.

- Art. 2º. Dentro de los 180 días de promulgada la presente ley, el Poder Ejecutivo estudiará y
- a) Determinará la ubicación, el tipo y la capacidad de los elevadores a construirse, teniendo en cuenta las vías de comunicación, puertos y las necesidades actuales y futuras de la producción en las distintas zonas del país;
 - b) Confeccionará los planos generales y de detalle de la red de elevadores y las especificaciones del pliego de condiciones de la licitación.

A los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, el Poder Ejecutivo requerirá los servicios de personas y técnicos especializados de reconocida capacidad y experiencia.

Art. 3º. Créase la Dirección Nacional de Elevadores de Granos que funcionará como entidad autónoma y estará integrada por siete miembros nombrados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado.

El presidente y un vocal representarán al Poder Ejecutivo y los otros cinco a los bancos oficiales y particulares que acuerden préstamos agrarios, a las asociaciones gremiales agrarias, a las cooperativas agrícolas inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura, a las bolsas de cereales y a las empresas ferroviarias.

Las designaciones de estos cinco últimos vocales se hará por el Poder Ejecutivo a propuesta en terna de las entidades mencionadas en el párrafo anterior.

Art. 4º. Los miembros de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos durarán cuatro años en sus funciones, podrán ser reelectos y se renovarán por mitades cada dos años y por sorteo la primera vez, excepto el presidente.

La remuneración del presidente será de dos mil pesos moneda nacional mensuales, y la de los vocales de cinco mil pesos moneda nacional mensuales, que se prorratarán entre ellos en proporción a su asistencia a las sesiones.

Art. 5º. Durante el desempeño de sus cargos, el presidente y el vocal que representan al Poder Ejecutivo, así como el 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 al cumplimiento de sus deberes con arreglo a esta ley y no aceptarán ni desempeñarán ninguna otra función ni empleo nacional, provincial o municipal, o jubilación nacional, provincial o municipal.

Art. 6º. La Dirección Nacional de Elevadores de Granos elevará anualmente el presupuesto para su aprobación al Poder Ejecutivo, pudiendo éste, antes de remitirlo al Honorable Congreso, aprobarlo con modificaciones que no constituyan aumentos. Hasta tanto se apruebe, quedará en vigencia el anterior.

Art. 7º. La Dirección Nacional de Elevadores de Granos tendrá las siguientes atribuciones y deberes:

- a) Administrar la red de elevadores;
- b) Fijar las normas de funcionamiento de los elevadores;
- 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 con sujeción a las disposiciones de esta ley y de su decreto reglamentario, 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 y los generales, y siempre que funcionen como servicio público, sólo almacenen granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales y se sometan a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, y reglamentos que expida.

837

Art. 8º. Las tarifas serán ajustadas de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y la amortización de los títulos emitidos para su construcción y funcionamiento inicial; la renovación de sus instalaciones, teniendo en cuenta la duración probable de los edificios y maquinarias, los gastos generales, y la creación de un fondo de reserva.

Se separarán en cuentas especiales los fondos para el pago del servicio de los títulos, los fondos de renovación y los de reserva, no pudiendo, bajo responsabilidad personal de los directores, emplearse para otros fines.

Art. 9º. Para proceder al funcionamiento de los elevadores en su período inicial y al pago de su construcción, el Poder Ejecutivo podrá emitir, por series sucesivas, hasta la suma de cien millones de pesos, títulos de deuda interna o externa de la Nación, a un interés no mayor del seis por ciento y de una amortización de uno por ciento 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 Poder Ejecutivo lo considerase conveniente.

Los títulos de este empréstito se colocarán al tipo de plaza, libres de comisión y gastos y estarán exentos de todo impuesto nacional.

Art. 10º. De acuerdo con los planos y pliegos de condiciones confeccionados en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la presente ley, el Poder Ejecutivo llamará a licitación pública en el país y en el extranjero para contratar la construcción total o parcial de la red conforme a las leyes de contabilidad y de obras públicas de la Nación.

Los elevadores deberán ser entregados con maquinarias y en estado de funcionamiento inmediato, debiendo durante el primer año las firmas constructoras encargarse, a su costa, de la dirección técnica de su funcionamiento.

Será obligación de los constructores recibir en pago los títulos cuya emisión se autoriza por el artículo 9º de esta ley y serán preferidos, en igualdad de condiciones, los que acepten recibirlos a un tipo mayor.

Art. 11º. Los constructores no podrán transferir la licitación adjudicada ni asociarse con otros para la construcción, sin autorización previa del Poder Ejecutivo. Deberán constituir su domicilio en la Capital Federal, y aceptar en todos los casos la jurisdicción de los tribunales argentinos.

Art. 12º. El Poder Ejecutivo fijará las multas en que incurrieran los constructores por falta de entrega de las obras en el plazo acordado.

La construcción se hará de modo tal que un conjunto de elevadores de campaña con su correspondiente terminal, puedan entrar en funcionamiento al mismo tiempo.

Art. 13º. La red de elevadores cuya construcción se autoriza por la presente ley, deberá estar totalmente construída dentro del plazo de cinco años, a contar desde la fecha de su promulgación.

Art. 14º. Para la ejecución de esta ley, el Poder Ejecutivo podrá adquirir, mediante compra directa o expropiar, los terrenos necesarios en cualquier parte del país, a cuyo efecto se declaren 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, hasta el cumplimiento total de esta ley, si hay conveniencia en utilizarlos como parte integrante de la red a construir.

Declárese de utilidad pública a los elevadores mencionados en el párrafo anterior.

Art. 15º. Los elevadores existentes podrán inscribirse como "públicos", a condición de que almacenen sólo granos de terceros, cobren las tarifas de los elevadores oficiales, y se sometan a la inspección de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos y a los reglamentos que ésta expida.

Art. 16º. Los materiales que sea necesario introducir para la construcción de los elevadores y sus dependencias, o para funcionamiento, no pagarán derechos de importación.

Los materiales y maquinarias que se empleen en la construcción y funcionamiento de los elevadores, serán transportados por los ferrocarriles a las tarifas que se cobren por el transporte de los materiales del Estado.

Art. 17º. Las sumas que demanden los estudios, determinaciones y confección de planos y pliego de condiciones ordenadas por el artículo 2º, se harán de rentas generales, con imputación a esta ley.

Art. 18º. Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Art. 19º. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 28 de septiembre de 1933.

R. PATRON COSTAS

Gustavo Figueroa
Secretario del Senado

JUAN F. CARFERATA

D. Zambrano
Secretario de la C. de DD.

Ley de Granos Nº 12.253.

Art. 1º. Créase la Comisión Nacional de Granos y Elevadores que funcionará como entidad autónoma, y estará integrada por cinco miembros nombrados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado.

El Presidente y un vocal representarán al Poder Ejecutivo, dos a las cooperativas agrícolas y asociaciones de productores agrarios inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura, y el otro a los molineros.

La designación de estos tres últimos vocales se hará por el Poder Ejecutivo, eligiéndoles de una terna que elevarán las entidades respectivas que existan y tengan personería jurídica debiendo además las cooperativas, hallarse inscriptas en el registro respectivo del Ministerio de Agricultura de la Nación

El Presidente de la Comisión tendrá la representación legal de la misma y, en caso de empate, estará facultado para desempatar.

Art. 2º. Los miembros de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores durarán seis años en sus funciones, podrán ser reelectos y se renovarán por mitades cada tres años y por sorteo la primera vez excepto el presidente.

La remuneración del presidente será de mil quinientos pesos moneda nacional mensuales; la del vicepresidente, de mil pesos moneda nacional mensuales; y la de los tres vocales restantes, de dos mil quinientos pesos moneda nacional mensuales, que se prorratarán entre ellos en proporción a su asistencia a las sesiones.

Art. 3º. Ninguno de los miembros de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores podrá ejercer actividades que se relacionen directa o indirectamente con el comercio, almacenaje o transporte de granos. Se entenderá, que los que vendan su propia producción no quedan comprendidos en esa prohibición, como tampoco el representante de los molineros en cuanto compre para sus necesidades industriales.

Los miembros de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores dedicarán todo su tiempo al cumplimiento de sus deberes con arreglo a esta ley, y no aceptarán ni desempeñarán ninguna otra función o empleo nacional, provincial o municipal, o jubilación nacional, provincial o municipal.

338

Facultades y deberes de la Comisión.

Art. 49. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores tendrá las siguientes facultades y deberes:

- a) Ejercer el contralor de todas las instituciones o entidades que intervengan directa o indirectamente en el comercio interno o externo de granos, las cuales deberán ajustar sus actividades a lo dispuesto en esta ley y a las reglamentaciones pertinentes que expida el Poder Ejecutivo;
- b) Establecer los tipos fijos que correspondan a la producción de granos en las diversas zonas de la República y determinar los límites de esas zonas, pudiendo variarlos cuando sea necesario;
- c) Establecer las condiciones que deberán reunir los vagones de ferrocarril, camiones de transporte y las bodegas de exportación para que los cargamentos lleguen a destino en buenas condiciones;
- d) Realizar durante el viaje de los cargamentos destinados a la exportación, los estudios y comprobaciones experimentales que considere pertinentes, sobre humedad, temperatura y acondicionamiento de bodegas, a fin de adoptar, oportunamente, las medidas útiles para la defensa de la producción;
- e) Ejercer al contralor de los cargamentos en los puertos de destino, cuando lo juzgue necesario y por los medios que estime más convenientes, en todo lo relativo al estado y calidad de los mismos, utilizando los servicios de funcionarios oficiales e de empresas técnicas especializadas;
- f) Vigilar el cumplimiento de la presente ley y de los reglamentos que expida el Poder Ejecutivo;
- g) Controlar y autorizar, previo asesoramiento de la Oficina Nacional de Pesas y Medidas del Ministerio de Agricultura, el funcionamiento de todos los aparatos de peso específico de graduación, de humedad, de análisis de cuerpos extraños, máquinas seleccionadoras y balanzas que se utilicen en la producción y comercio de granos;
- h) Resolver, en última instancia, todas las divergencias referentes a las constancias de los certificados y a la calificación de granos efectuada por los encargados de elevadores de campaña, las cuales serán, previamente, apelables en la forma y ante los organismos que se establezcan en la reglamentación de esta ley;
- i) Organizar en la República y en el exterior una propaganda permanente destinada a difundir los propósitos de esta ley y el conocimiento auténtico de los granos del país;

- 809
- j) Realizar las investigaciones necesarias para conocer las necesidades y características de los mercados de consumo de granos;
 - k) Publicar diariamente todas las informaciones de interés público sobre la producción y Comercio de granos en los mercados internos y externos;
 - l) Nombrar el personal administrativo; designar el personal técnico permanente, mediante concursos de selección, entre personas que ofrezcan garantías de capacidad, debiendo dar, para aquellos cargos que lo requieran, preferencia a los egresados de las escuelas e institutos de economía, agronomía y agricultura; y, en los casos en que los juzgue conveniente, exigir fianza personal a los empleados administrativos o técnicos para el desempeño de sus funciones;
 - m) Aprobar su presupuesto anual de gastos, con la obligación de someterlo al Poder Ejecutivo, que podrá introducir modificaciones que no constituyan aumentos y ponerlo en vigencia hasta que sea considerado por el Honorable Congreso
 - n) Elevar cada año al Honorable Congreso una memoria descriptiva de la actividad desarrollada.

Fijación de tipos y zonas.

Art. 5º. Previo asesoramiento de los Laboratorios de Panificación y Análisis de Semillas, jefes de Agrónomos Regionales y de Chacras Experimentales y de la Inspección de Semilleros, fiscalizados por el Ministerio de Agricultura, u otros servicios técnicos del mismo ministerio, la Comisión, para la fijación de los tipos, grados y límites de zonas, se guiará por estas normas fundamentales;

- a) A cada zona deberá corresponder uno o más tipos de granos producidos dentro de la misma, cuyas variedades, cuerpos extraños, color, estado sanitario, peso específico, humedad, etc., se agruparán por grados o números, pudiendo clasificarse varios grados de cada tipo;
- b) Para la determinación de los tipos se tendrán en cuenta estas características y cualidades por orden de importancia, según el grano;
 - 1º Variedad dominante y variedades semejantes con aptitud industrial;
 - 2º Peso hectolítrico para el trigo; humedad y color para el maíz; cuerpos extraños para el lino;
 - 3º Deficiencias de la calidad por causas extrínsecas;
 - 4º Tolerancia de otras variedades.

- c) Deberá tenderse a que cada tipo esté constituido por una variedad dominante o por dos o más de la misma aptitud industrial, en el trigo; y de tipos uniformes en tamaño y color en los demás cereales y lino;
- d) Para la formación de los grados se fijarán los límites de grado a grado, en cuanto al peso específico, para el trigo; en un tanto por ciento de impureza no oleaginosas, y oleaginosas, manchado, helado y verde para el lino; en un tanto por ciento de humedad y sanidad para el maíz; en peso y color para la cebada, avena, etc.
- e) No entrarán a formar parte de los tipos, las variedades que la Comisión considere inaptas para esos fines.

Art. 6º. Será obligación de los dueños, empresarios o encargados de trilladoras, cosechadoras y desgranadoras, enviar por correo a la Comisión, dos muestras por variedad de productos, en la forma, tiempo y demás requisitos que aquella determine.

La Dirección de Correos transportará esas muestras gratuitamente y con carácter de servicio oficial.

Art. 7º. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores formará en la cantidad que sea necesaria, muestras de cada tipo y grado de grano, recogiendo sus elementos de fuente fidedigna, y las hará llegar a las entidades de cada mercado extranjero, que estime conveniente y, especialmente, a las cámaras arbitrales de las plazas cerealistas, cónsules y otros representantes en el exterior. Dará también la más amplia difusión a las características de cada tipo y grado.

Art. 8º. Los tipos y grados que fije la Comisión serán los únicos que se cotizarán en las bolsas y mercados de cereales y a ellos deberán referirse los certificados que se otorguen de acuerdo con esta ley, las cotizaciones oficiales de pizorra y las transacciones de granos para la exportación.

Certificados.

Art. 9º. La Comisión otorgará, previa inspección, al propietario del grano que lo solicite, un certificado del producto cosechado o depositado, en el cual conste el tipo, grado y demás especificaciones para su más rápida y fácil comercialización. La Comisión establecerá las garantías y formas en que se realizará la inspección y se expedirán estos certificados.

Art. 10º. Los elevadores locales otorgarán al propietario del grano un certificado provisorio de los granos que reciban, en el cual consten las mismas características y especificaciones enumeradas en el artículo anterior, más la cantidad.

Art. 11º. Los certificados provisorios otorgados por los elevadores locales serán canjeados oportunamente, por un certificado definitivo, que, previa inspección oficial, entregará a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

- Art. 12º. Cada cargamento destinado a la exportación deberá ser inspeccionado a los efectos de extender el certificado de exportación correspondiente, que será entregado al propietario del grano y en el que constará: nombre del exportador, puerto de destino, tonelaje embarcado, clase, zona, tipo y grado del grano y cualquiera otra indicación que la Comisión establezca.
- Art. 13º. Los certificados provisorios y definitivos de los grados que reciban los elevadores, harán fe de las cantidades y tipos a que se refieren; serán legalmente transferibles por simples endosos y acreditarán en favor del poseedor la propiedad de los granos almacenados.
- Art. 14º. Contra devolución o presentación del certificado debidamente endosado, el elevador deberá entregar el grano en él indicado, y la Comisión establecerá la forma de pago de los derechos, responsabilidad del elevador, oportunidad, tiempo y lugar de la entrega.
- Art. 15º. La Comisión podrá establecer la obligatoriedad de los certificados por zonas, a medida que lo juzgue conveniente, teniendo en cuenta la organización de la red de elevadores y las condiciones de producción y comercialización de granos y oleaginosos.

Comercio de granos.

- Art. 16º. Toda persona que se dedique habitualmente al comercio interno o externo de granos del país, deberá inscribirse en un registro que llevará la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. Sin este requisito no podrán realizar transacciones en las helgas y mercados, ni podrán las autoridades aduaneras de los puertos de la República, expedir a los exportadores el permiso de embarque correspondiente.
- Art. 17º. Hasta tanto funcione la red de elevadores, las personas a que se refiere el artículo anterior, al realizar un embarque de granos, estarán obligadas a efectuarlo bajo el control de los funcionarios de la Comisión, quienes sacarán tres muestras lacradas del término medio del producto embarcado y harán una declaración que subscribirán junto con el exportador o su apoderado, la que contendrá las siguientes manifestaciones: nombre del exportador, puerto de destino, tonelaje embarcado, clase, zona, tipo y grado del grano y cualquiera otra indicación que la Comisión establezca.
- Art. 18º. La Comisión podrá, en todo momento, y sin interrumpir las operaciones de embarque, ordenar la inspección y toma de muestras de granos que se carguen para la exportación en cualquier puerto de la República. Esas muestras serán selladas y lacradas con intervención del representante del exportador, y si éste se negara, con intervención de dos

testigos.

Art. 19º. Será obligación de los exportadores declarar el puerto de destino de los cargamentos de granos y oleaginosos denunciados como embarques "a órdenes", dentro del plazo y requisitos que reglamentará la Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 20º. Las inspecciones previstas en los artículos 9º y 18º, serán efectuadas con personal permanente de la Comisión.

Las inspecciones previstas por el artículo 10º, podrán ser efectuadas por personas cuya capacidad técnica esté acreditada por un documento expedido por la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, las cuales serán controladas por los funcionarios oficiales.

Art. 21º. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para reglamentar, con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, las condiciones en que podrán realizarse las transacciones sobre granos en el funcionamiento de los mercados a término, bolsas y cámaras de cereales. A ese efecto se declaran de jurisdicción nacional las bolsas y cámaras de cereales y mercados a término, debiendo, dentro del plazo de tres meses de promulgada esta ley, solicitar la aprobación de sus estatutos al Poder Ejecutivo de la Nación, aquellas entidades que sólo tengan autorización de las provincias.

En lo sucesivo, no se concederán autorizaciones para el funcionamiento de nuevos mercados, bolsas y cámaras sin dar vista a la Comisión.

Fomento de la Genética.

Art. 22º. Los criaderos, instituciones privadas o particulares que se dediquen al comercio de semillas, no podrán difundir en la República ninguna variedad nueva de granos sin la autorización previa del Ministerio de Agricultura.

Los criaderos fitotécnicos que produzcan o ensayen nuevas variedades, deberán remitir al ministerio, muestras de las mismas, para que, después de analizadas y comprobadas sus aptitudes en las distintas zonas del país, sean autorizadas por la Comisión a difundirlas. La autorización será expedida en un certificado, en el cual se dejará constancia de las características de la variedad y de las zonas más adecuadas para su multiplicación.

La comprobación a que se refiere el párrafo anterior se realizará en las chacras experimentales, escuelas y otros establecimientos nacionales y provinciales. Podrá hacerse también en chacras y criaderos fitotécnicos de particulares que ofrezcan gratuitamente sus servicios al ministerio y se sometan a las normas que éste les fije.

- Art. 23º. El Ministerio de Agricultura sólo autorizará una variedad nueva para su difusión, cuando ella represente un progreso sobre las variedades puras, ya existentes en la República, teniendo en cuenta, en el conjunto de aptitudes, con preferencia, las siguientes: calidad industrial, resistencia a las enfermedades, adaptación y rendimiento, de acuerdo a las exigencias de los mercados de consumo.
- Art. 24º. Las personas o entidades a que se refiere el artículo 22, cuando deseen difundir o comerciar variedades nuevas, estarán obligadas a comunicar al Ministerio de Agricultura con dos meses de anticipación por lo menos, el lugar en que se efectuarán las siembras, a fin de que éste pueda tomar las medidas para fiscalizar y estudiar el comportamiento de las nuevas variedades en comparación con las existentes en la zona.
- Art. 25º. Los criaderos e instituciones privadas a que se refiere el artículo anterior, deberán inscribirse en un registro especial que abrirá el Ministerio de Agricultura y estarán autorizadas a utilizar en sus establecimientos y propaganda, leyendas que digan: "Fiscalizadas por el Ministerio de Agricultura", y sólo podrán ofrecer a la venta variedades de semillas aprobadas por éste.
- La semilla que expendan lo será en bolsas precintadas por el Ministerio de Agricultura, las cuales llevarán, en la forma que se establezca, una indicación que enuncie la fiscalización oficial, la variedad contenida y otras características.
- Art. 26º. Para llegar en forma adecuada a las finalidades enunciadas en los artículos anteriores, el Ministerio de Agricultura llevará a cabo las siguientes medidas:
- a) Formulará un plan metódico para toda la República de ensayos comparativos de adaptación, rendimiento y resistencia a las enfermedades; épocas de siembra, etc., que hará conocer ampliamente;
 - b) Propagará en toda forma las desventajas y peligros de cultivar variedades ya existentes de granos, y especialmente de trigos que no reúnan las mejores aptitudes para su más fácil colocación en los mercados de consumo, de acuerdo con las exigencias de éstos y las características de los que compiten con la producción nacional;
 - c) Confeccionará periódicamente un mapa de la distribución de las variedades existentes y el porcentaje del área sembrada con cada variedad, y aconsejará a los agricultores las que deben sembrar en cada región.
- Art. 27º. El Ministerio de Agricultura tendrá al corriente de las actividades e investigaciones a que se refieren los artículos anteriores, a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y ésta le prestará para desarrollarlas, la ayuda pecuniaria que le permitan sus recursos.

Recursos de la Comisión.

Art. 28º. Para el cumplimiento de lo prescripto en esta ley, la Comisión Nacional de Granos y Elevadores dispondrá de los siguientes recursos:

- a) Una contribución hasta de un centavo por quintal de grano exportado, la cual será fijada anualmente, antes del 1º de noviembre, por la Comisión con aprobación del Poder Ejecutivo y será abonada por el exportador;
- b) El producto de las inspecciones, derechos y multas por infracciones a la presente ley y a sus reglamentaciones. Estos fondos serán depositados en una cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina y contra ella, sólo podrá girarse con las firmas del presidente y un miembro de la Comisión designado especialmente por la misma.

Disposiciones especiales.

Art. 29º. Todos los infractores a lo dispuesto por esta ley y a los reglamentos que se adopten para su cumplimiento, serán penados con multas de mil a veinte mil pesos moneda nacional, cuando no se hayan establecido penas especiales.

La Comisión, luego de substanciado el trámite administrativo correspondiente, en el que deberá oírse al infractor, aplicará esas multas y los afectados por las mismas, en cualquier caso, podrán recurrir de ellas, en el término de cinco días, previo depósito de su importe ante el juzgado federal de la sección.

Para la sustanciación de los recursos contra las multas impuestas por la autoridad administrativa regirá lo establecido en los artículos 42º a 56º de la ley número 11.683.

Art. 30º. En caso de que la infracción se refiriera a falsedad en las muestras o declaraciones previstas en el artículo 17, y mediante reincidencia, la pena será por lo menos del doble de las sanciones aplicadas con anterioridad al mismo infractor.

La reincidencia no se tomará en cuenta si la nueva infracción tuviere lugar después de transcurridos los términos fijados en los incisos 4º y 5º del artículo 65 del Código Penal.

Esta penalidad se establecerá en trámite administrativo en que será oído el infractor, y el afectado por la misma, podrá recurrir de ella, en el término de cinco días ante el juzgado federal de la sección.

Art. 31º. Quedan derogados los artículos 3º, 4º y 5º de la ley Nº 11.742.

- Art. 32º. La Comisión que por esta ley se crea tendrá las atribuciones que por el artículo 7º de la ley Nº 11.742, correspondían a la Dirección Nacional de Elevadores de Granos.
- Art. 33º. Queda autorizado el Poder Ejecutivo, previo asesoramiento de la Comisión, para prohibir la exportación de granos y oleaginosos que no reúnan las características y condiciones exigidas por la presente ley y sus reglamentos, aplicados en los elevadores públicos y oficiales.
- Art. 34º. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley y adoptará las providencias necesarias para que la Comisión Nacional de Granos y Elevadores quede constituida dentro de los tres meses de su promulgación.
- Art. 35º. Las cotizaciones alcanzadas por los productos agrícolas en los mercados del exterior, podrán publicarse en las pesas, medidas y moneda del país a que ellas se refieren, pero deberán ser acompañadas de su correspondiente reducción al sistema métrico y monetario nacional.
- Art. 36º. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a las de la presente ley.
- Art. 37º. Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 28 de setiembre de 1935.

R. PATRON COSTAS
Gustavo Figueroa

MANUEL A. FRESCO
Carlos González Bonorino

Registrada bajo el Número 12.253

PON TANTO:

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional y archívese.

JUSTO
Euis Duhau

-----ooOoo-----

Ley Nº 11.672 - Complementaria permanente de presupuesto.

(Edición 1943)

Comisión Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 185. (Art. 185, Ley Nº 11.672, edición 1942). Fijase en \$ 0,02 m/n., el límite de la contribución por quintal de grano exportado, establecido en el artículo 28 de la Ley número 12.253.

Art. 186. (Art. 186, Ley Nº 11.672, edición 1942). Los certificados definitivos previstos en los artículos 11, 13 y 14 de la Ley Nº 12.253, que otorgue la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, podrán expedirse con un talón separable a efecto de realizar operaciones de crédito.

A los certificados y talones así expedidos se aplicarán las disposiciones de los artículos 9o. a 11, 13, 15 a 23, 26, 27 y 36, de la Ley Nº 9.643; no correspondiendo registrar, en los libros del elevador, los endosos ni las operaciones de crédito; y debiendo la venta en el caso previsto en el artículo 17, ser efectuada por intermedio del corredor matriculado, que designe la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, como operación común en el recinto de la Cámara de Cereales respectiva y sin anuncios en periódicos. El talón substituye al warrant, en la terminología legal.

BIBLIOGRAFIA

1. OBRAS Y FOLLETOS

- BERNAT, EMILIO - El Elevador de Granos Oficial: su función (Conferencia). Buenos Aires, 1943.
- CARCANO, MIGUEL ANGEL - Realidad de una política. Buenos Aires, 1937.
- CONI, EMILIO A. - El mercado ordenado del trigo argentino. Buenos Aires, 1932.
- HORNE, BERNARDINO C. - Política agraria y regulación económica. Buenos Aires, 1942.
- PALAU, ALFREDO - Comercio, tipificación y standardización de granos. Buenos Aires, 1942.
- SCHULTE, ERNESTO A.A. - Granos y elevadores en la República Argentina Rosario, 1947.
- WALTER VILLEGAS, ANDRES - Expropiación por causa de utilidad pública. Buenos Aires, 1939.
- WYGODZINSKI, W. - SKALWEIT A. - Economía política agraria. Editor Labor, 2a. edición. Barcelona.

II. PUBLICACIONES OFICIALES Y PRIVADAS

- BOLSA DE CEREALES DE BUENOS AIRES - Leyes de Granos y Elevadores, Nº 11.742 y Nº 12.253. Antecedentes. Recopilación editada por la Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Buenos Aires, 1936.
- COMISION NACIONAL DE GRANOS Y ELEVADORES - Boletines Informativos Correspondientes a los años 1937 al 1946.
- PUBLICACION Nº 6 - El elevador de campaña. Buenos Aires, 1937.
- " " 9 - Los elevadores terminales. Buenos Aires, 1937.
- " " 12 - Las compañías de granos en Canadá, Buenos Aires, 1937.
- " " 18 - Manual de venta y manipuleo de granos mediante elevadores de campaña. Buenos Aires, 1937.
- " " 22 - Almacenaje con certificado oficial en el Elevador de la S.A. Puerto del Rosario. Buenos Aires, 1937.
- " " 32 - Cooperativas argentinas de comercialización de granos. Buenos Aires, 1938.
- " " 35 - Sistema de tarifas para elevadores de granos de

servicio público. Los gastos directos en el costo de explotación de los elevadores terminales. Buenos Aires, 1939.

PUBLICACION Nº 50 - Organización de la Producción y Comercio de Granos en la Argentina. Buenos Aires, 1941.

" " 51 - La producción y el comercio de trigo en el año agrícola-comercial 1941. Buenos Aires, 1942.

Memoria correspondiente al primer período. 4 de agosto de 1936 al 31 de diciembre de 1947. Buenos Aires, 1938.

Memoria correspondiente al año 1938. Buenos Aires, 1939.

" " " " 1939. " " 1940.

" " " " 1940. " " 1941.

Leyes, decretos y resoluciones del Ministerio de Agricultura, referentes a la producción y comercio de granos, aparecidos en el período 1932 a setiembre de 1937. Buenos Aires, 1938.

¿Qué es, qué hace la Comisión Nacional de Granos y Elevadores? Buenos Aires, 1939.

DIARIOS DE SESIONES (Cámaras de Senadores y de Diputados).

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS - Entidades de economía dirigida en la República Argentina. Publicación del Instituto de Política Económica. Buenos Aires, abril, 1938.

LA PRENSA - Comentarios.

LA NACION - Comentarios.

MINISTERIO DE AGRICULTURA DE LA NACION - Comisión Nacional de Elevadores. Ley Nº 11.742. - Construcción de una red de elevadores de granos. Informe de la Comisión Asesora. Buenos Aires, Diciembre 1935.

MINISTERIO DE HACIENDA DE LA NACION - Nuevo régimen económico y financiero. Buenos Aires, 1946.

PRESIDENCIA DE LA NACION, Secretaría Técnica - Plan de Gobierno, 1947-1951, Buenos Aires, 1946.

REVISTA NUESTRA ECONOMIA - Los Elevadores de Granos. Buenos Aires,
Noviembre-Diciembre, 1946.

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO - La verdad sobre el comercio de
granos. Buenos Aires, junio de 1945.

III. - LEGISLACION Y REGLAMENTACION

LEYES, DECRETOS Y RESOLUCIONES - Todas las disposiciones vinculadas
a los elevadores de granos, en la República Argentina.

-----de000-----

I N D I C E

<u>CONTENIDO</u>	Pág. 2-3
<u>PREFACIO</u>	5-7

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES Y LEGISLACION

Capítulo I. Los Elevadores de Granos

- 1. Concepto. 2. Clasificación. 3. Funciones. 4. Impertancia. 5. Servicio público..... 9-13

Capítulo II. Antecedentes legislativos de la Ley de Elevadores: Leyes, Proyectos y Otros Antecedentes.

- 1. Ley N^o 3.451. Elevadores de granos en los puertos de la República. 2. Ley N^o 3.908. Elevadores de Granos en los puertos de la República o estaciones ferroviarias. 3. Ley N^o 9.643 Warrants. 4. Proyecto sobre Ley de Graneros del Ministro E. Ramos Mexía. 5. Proyecto del diputado José García González. 6. Mensaje y proyecto del P.E. sobre construcción de elevadores, graneros y secadores de granos. 7. Proyecto del diputado Sabá Z. Hernández. 8. Proyecto de los diputados Arturo M. Bas y Roberto M. Ortiz. 9. Despachos de las Comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados recaídas en los dos proyectos anteriores. 10. Mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo. (Año 1924). 11. Proyecto del diputado Víctor J. Guillet. 12. Mensaje y proyecto de Ley del P.E. sobre creación de un Departamento Nacional de Graneros Públicos. 13. Proyecto del diputado Federico Pinedo. 14. Proyecto del diputado Carlos J. Rodríguez. Antecedentes inmediatos de la Ley de Elevadores. 15. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo (Año 1932). 16. Opinión de la Bolsa de Cereales sobre el proyecto del Poder Ejecu-

tivo del año 1932. 17. Proyectos inmediatos a la sanción de la Ley de Elevadores: 1º Proyecto del diputado J.H. Martínez. 2º Proyecto del diputado N. Repette. 3º. Proyecto del diputado P. Lazo.....	14-36
---	-------

Capítulo III. El problema de los elevadores de granos. Soluciones proyectadas por la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.

1. Consideraciones generales. 2. Labor de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados. 3. Cuestiones fundamentales en el problema de los elevadores: construcción, financiación, administración y explotación. 4. Construcción de los elevadores. 5. Régimen legal de explotación de los elevadores de granos. 6. Despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados.....	37-46
--	-------

Capítulo IV. La Ley de Elevadores de Granos Nº 11.742.

1. Sanción y promulgación. 2. Disposiciones principales. 3. Modificaciones introducidas en el despacho de la Comisión de Legislación Agraria.....	47-52
---	-------

Capítulo V. La Ley de Granos y Elevadores Nº 12.253.

1. Antecedentes: a) Generalidades; b) Despacho de la Comisión de Legislación Agraria de la Cámara de Diputados; c) Reproducción del despacho de la Comisión de Legislación Agraria. 2. Disposiciones de la Ley de Granos y Elevadores. Creación de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. Sus funciones: a) Fijación de tipos y zonas; b) Certificados; c) Comercio de granos; d) Fomento de la genética; e) Recursos de la Comisión. 3. Modificaciones de la Ley Nº 12.253 a las disposiciones de la Ley Nº 11.742.....	53-60
--	-------

SEGUNDA PARTE

LA RED NACIONAL DE ELEVADORES

Capítulo I. La Comisión Asesora para la Construcción de la Red Nacional de Elevadores.

1. Creación y funciones. 2. Informe de la Comisión Asesora.....	62-101
---	--------

Capítulo II. Medidas de Gobierno dispuestas en cumplimiento de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253. (Período 1935-1937).

Pág.

- 1. Aprobación del informe de la Comisión Asesora.
- 2. Creación de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.
- 3. Reglamentación de las funciones de la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.
- 4. Delimitación de las funciones entre la Comisión Nacional de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.
- 5. Licitaciones públicas realizadas para la construcción de elevadores terminales..... 102-113

Capítulo III. La Acción oficial cumplida por los Organismos del Estado: Comisión Nacional de Granos y Elevadores y Dirección de Construcción de Elevadores de Granos.

- 1. Actividades de la C.N.G.E. en el período agosto 1936 a diciembre 1937.
- 2. Labor desarrollada por la C.N.G.E. durante el año 1938.
- 3. Labor cumplida por la C.N.G.E. durante el año 1939.
- 4. Expropiación del elevador terminal de Rosario Norte y quince elevadores locales.
- 5. Labor realizada por la C.N.G.E. en el año 1940.
- 6. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional.
- 7. Plan de obras e inversiones, año 1941.
- 8. Elevador de granos del puerto de Buenos Aires, dique 2.
- 9. Actuaciones de la C.N.G.E. durante el año 1941.
- 10. Tareas desarrolladas por la C.N.G.E. durante el año 1942.
- 11. Medidas dispuestas por el Poder Ejecutivo Nacional.
- 12. Trabajos cumplidos por la C.N.G.E. en el año 1943.
- 13. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional.. 114-216

PARTE TERCERA

Fág.

LA POLITICA OFICIAL SOBRE LOS ELEVADORES Y DEPOSITOS
DE GRANOS

Nuevas disposiciones adoptadas desde el año 1944 a la
fecha.

Capítulo I. Decreto Nº 10.107/44. Expropiación de uso
temporal de elevadores de granos y otras instalaciones
sitos en zonas portuarias.

1. Generalidades. Aspectos de la comercialización
de granos con relación al problema de su almacenamiento.
Situación anterior a la sanción del Decreto Nº 10.107/44.

2. Disposiciones del Decreto Nº 10.107/44. Fundamentos,
texto y comentarios. 3. Cumplimiento del Decreto Nº
10.107/44. Labor desarrollada por la Comisión Nacional
de Granos y Elevadores y la Dirección de Construcción de
Elevadores de Granos. 4. Diversas disposiciones del Po-
der Ejecutivo y de la Comisión Nacional de Granos y Ele-
vadores. 5. Consideraciones sobre la aplicación del De-
creto Nº 10.107/44.....

218-251

Capítulo II. Decreto Nº 9.626. Expropiación definitiva
de instalaciones portuarias, incluidos los elevadores
de granos.

1. Antecedentes y disposiciones del Decreto Nº
9.626/46. 2. Disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional
y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. 3. Ele-
vadores de granos en la República Argentina. 4. Elevado-
res y depósitos de granos en zonas portuarias que ex-
plota la Comisión Nacional de Granos y Elevadores actual-
mente. 5. Capacidad de almacenamiento para granos en el
país.....

252-295

Capítulo III. Plan para la Red Nacional de Elevadores,
del año 1945.

1. Nuevo plan de obras de la Dirección de Cons-
trucción de Elevadores de Granos, del año 1945. 2. Ele-

vadores de campaña proyectados. 3. Mapa de la Red Nacional de Elevadores de Granos. 4. Financiación del plan de elevadores.....	Pág. 296-310
---	-----------------

Capítulo IV. Otras modificaciones en el régimen oficial de los elevadores y depósitos de granos.

1. Reestructuración económica nacional y la Comisión Nacional de Granos y Elevadores: a) Generalidades; b) Secretaría de Industria y Comercio; c) Nacionalización del Banco Central de la República Argentina; e) Instituto Argentino de Promoción del Intercambio. 2. El Ministerio de Obras Públicas y los elevadores de granos. Diversas disposiciones del Poder Ejecutivo. 3. Los elevadores de granos en el Plan de Gobierno 1947-1951. 4. Resolución del Banco Central de la República Argentina fijando las condiciones y tarifas para la explotación de los elevadores y depósitos portuarios.....	311-333
--	---------

CUARTA PARTE

Capítulo Único. Conclusiones

1. El problema del almacenaje. 2. Leyes Nos. 11.742 y 12.253. 3. Cumplimiento de las Leyes Nos. 11.742 y 12.253. 4. Tipificación de los granos. 5. Explotación de los elevadores oficiales. 6. Expropiación del uso temporal de instalaciones para granos. (Decreto Nº 10.107/44). 7. Expropiación definitiva de las instalaciones para granos (Decreto Nº 9.626/46). 8. Labor de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores. 9. Conclusiones finales.....	335-351
APENDICE.....	353-366
BIBLIOGRAFIA.....	367-369
INDICE.....	370-374