

UNIFORMACION E INSPECCION

DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS



1
Ag 8 4 M
Cop. 2

1483

U. S. DEPT. OF AGRICULTURE
NATIONAL AGRICULTURAL LIBRARY
AUG 12 1965
CURRENT SERIAL RECORDS

Publicación Miscelánea No. 604



Historic, archived document

Do not assume content reflects current scientific knowledge, policies, or practices.

NOTA.—Toda solicitud para ésta, o para cualesquiera otras publicaciones del Centro Regional de Ayuda Técnica (RTAC), deberán dirigirse a la Agencia para el Desarrollo Internacional (A.I.D.), a cargo de la Embajada de los Estados Unidos de América, en el país de residencia del solicitante. Las solicitudes por carta pueden dirigirse así:

*Agencia para el Desarrollo Internacional (A.I.D.)
c/o Embajada de los EE.UU. de América
(Capital y país de residencia del solicitante)*

Uniformación e Inspección de Frutas y Hortalizas Frescas

por

RAYMOND L. SPANGLER

Especialista en Mercadotecnia, Servicio de Mercadotecnia Agrícola



CENTRO REGIONAL DE AYUDA TECNICA
AGENCIA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL (A.I.D.)

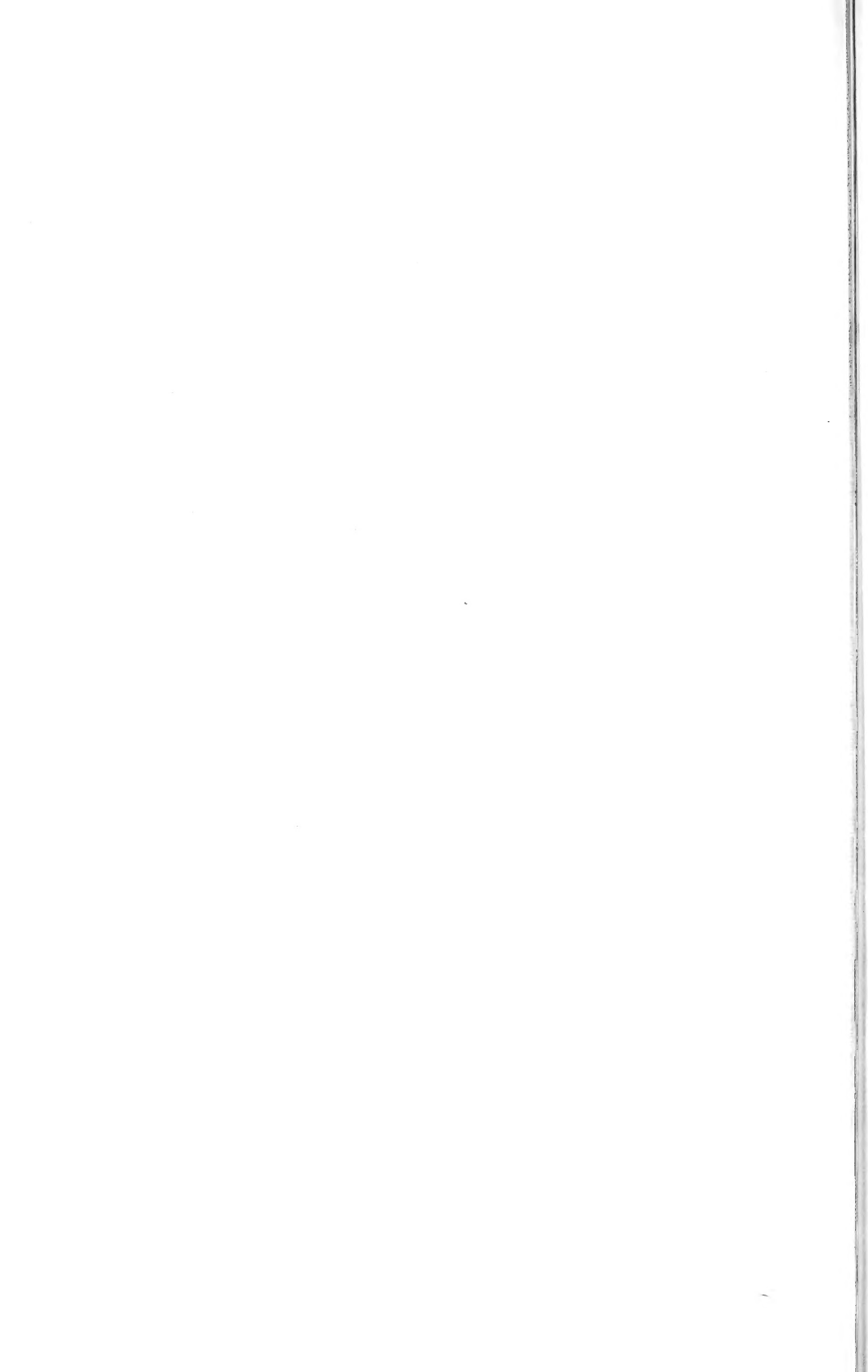
MEXICO

Primera edición en español, 1963

Impreso en México, Talleres Gráficos de EDITORIAL RABASA, S. A.,
Sándalo 93, Col. Sta. Ma. Insurgentes.

NOTA A ESTA EDICION

Esta publicación es traducción de *Standardization and Inspection of Fresh Fruits and Vegetables*, editado originalmente en inglés como Publicación Miscelánea N° 604, por el Servicio de Mecadotecnia Agrícola del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América. La presente edición en español la preparó el Centro Regional de Ayuda Técnica, Agencia para el Desarrollo Internacional (A.I.D.), Departamento de Estado estadounidense. El Centro se creó especialmente para coordinar la producción de versiones en español del material técnico y de adiestramiento de los programas de cooperación técnica de la Alianza para el Progreso en los países de habla española.



UNIFORMACION E INSPECCION DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS

**Por Raymond L. Spangler, Especialista en Mercadotecnia,
del Servicio de Mercadotecnia Agrícola**

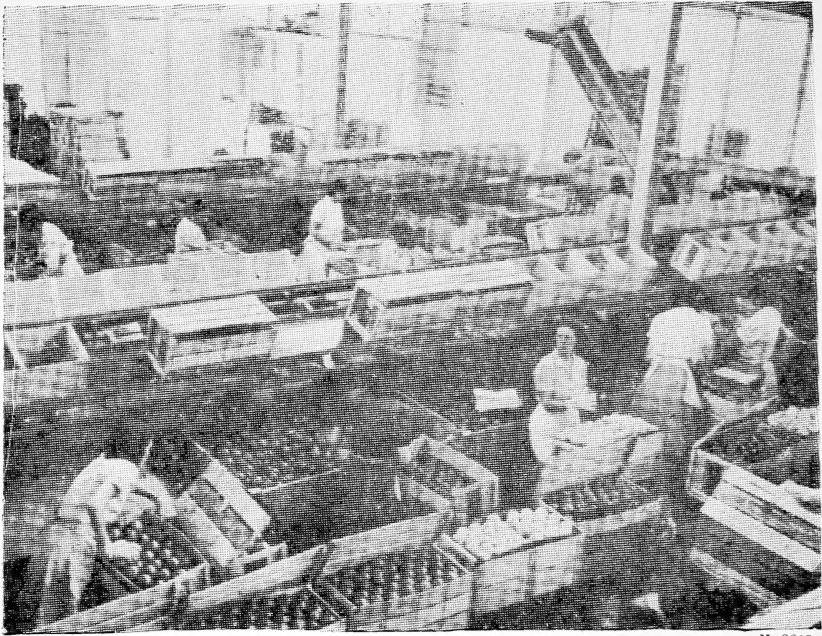
La uniformación e inspección de las frutas y hortalizas frescas ha avanzado mucho a partir de 1913. Antes de la Primera Guerra Mundial la Inspección de Normas del Gobierno de los Estados Unidos todavía no se había materializado y estaba preparándose el escenario para las desusadas novedades que habrían de sobrevenir. La mayoría de los casi 70,000 vagones de frutas y hortalizas frescas que se embarcan anualmente en los Estados Unidos, para enviarlos por ferrocarril a los mercados urbanos, se compran y venden a base de normas oficiales, principalmente federales, y más de la mitad son inspeccionados, y su clase certificada, por inspectores federales-estatales radicados en los puntos de embarque.

También se inspecciona una gran parte de los embarques que se hacen por camión. Los inspectores federales-estatales revisan también cada año el equivalente de cerca de medio millón de lotes de vagones de productos agrícolas destinados a ser elaborados, y de cacahuate para el ganado de los granjeros. En los mercados receptores, los inspectores federales revisan también cerca de 50,000 vagones de productos agrícolas frescos, además de un volumen ligeramente mayor de aprovisionamientos adquiridos por el gobierno y organismos privados.

El envase y embalaje de frutas y verduras, de acuerdo con los requisitos impuestos por las normas oficiales, es el primer paso que se necesita para una mercadotecnia ordenada y una compra-venta eficiente (fig. 1). El envase nos proporciona la vara de medir que permite apreciar las variaciones de calidad, y su empleo ha hecho posible establecer una base para las transacciones satisfactorias a larga distancia.

Para la liquidación de diferencias entre compradores y vendedores se necesita contar imprescindiblemente con normas claras y definidas. Estas hacen también más fácil la liquidación de reclamaciones contra las compañías de transporte, cuando se hace necesario establecer el valor del producto antes de que se pueda llegar a un ajuste correcto.

Las clases uniformes, ajustadas a ciertas normas, constituyen la base de los nuevos precios del mercado y son necesarias para que permitan una comparación inteligente de los precios de los mercados.



N-3665

Figura 1. El envasado y embalaje de frutas y hortalizas de acuerdo con las normas oficiales, tal como se hace en esta casa expedidora de cítricos de Florida es el primer paso que se necesita para una mercadotecnia ordenada y una eficiente compra-venta.

La separación de los productos en diversas clases proporciona a los cultivadores una base para juntar sus productos en asociaciones cooperativas de ventas, para que todos puedan repartirse en forma equitativa las ventas de temporada.

La distribución más efectiva de las frutas y hortalizas se alcanza separando éstas en diversas clases o calidades. La demanda del mercado varía en las distintas localidades y la distribución efectiva consiste en encontrar el mercado que habrá de dar el mayor rendimiento para la calidad del producto ofrecido en venta.

La deseabilidad de clases uniformes como base para la propaganda es evidente, por cuanto ésta carece de sentido y, por lo tanto, es inútil, a menos que esté respaldada por productos clasificados y envasados uniformemente.

En el terreno del financiamiento, ya sea por particulares o por el gobierno, las calidades uniformes son de primordial importancia para establecer el valor de los productos sobre los que puede hacerse el préstamo.

Por último, el comercio a base de la calidad es el mayor estímulo para unos mejores métodos de producción y de mercadotecnia, debido a que ayuda a los cultivadores y expedidores a corregir sus errores. Les

ayuda a conseguir remuneración adecuada, al exigirles que adopten métodos más cuidadosos y efectivos de cultivar, envasar, embalar y poner a la venta sus productos y a eliminar desperdicios en el manejo de los mismos.

EL HIELO ARTIFICIAL Y EL VAGON FRIGORIFICO CREAN LA NECESIDAD DE NORMAS

La necesidad de normas y de un sistema de inspección se pusieron de manifiesto después de la introducción del hielo artificial y de la invención del vagón frigorífico, que tanta importancia tuvieron para la industria de las frutas y hortalizas. Naturalmente, estas novedades significaron un gran cambio de regiones productoras y una rápida expansión de la producción. Hasta alrededor de 1890 la mayoría de las frutas y hortalizas frescas se producían en tierras de precio elevado, cerca de los núcleos urbanos y de los grandes centros de población; pero, con la aparición del embarque a gran distancia, que fue posible gracias al hielo artificial y al vagón frigorífico, la producción mudose de las tierras de alto precio a otras tierras nuevas más baratas. Las tierras arenosas de la llanura litoral del Sur convirtiéronse en posibles zonas para el cultivo de frutas y hortalizas. También fue por esta época cuando California y el noroeste comenzaron a entrar en el mercado como competidores de otras regiones productoras. Muy pronto California dióse a conocer como productora de cítricos y otras frutas, así como de una gran variedad de hortalizas frescas. Idaho dedicose intensamente a la producción de patatas, y Washington y Oregon entregáronse a la producción de manzanas y peras. Con el transcurso del tiempo, otros Estados diéronse también a conocer por la producción de determinadas frutas y hortalizas.

El rápido cambio de las zonas de producción y el aumento de éstas ocasionaron también un gran cambio en los hábitos dietéticos de los Estados Unidos. Muchas personas adultas recuerdan todavía cuando las frutas y hortalizas frescas de la estación eran una rareza. Esto pasaba cuando todos los estadounidenses esperaban aún con ansia el momento en que melones, tomates y otros productos agrícolas semejantes habrían madurado. Estas delicadezas eran gozadas sólo durante la temporada, en que cada una de ellas llegaba a la madurez en la localidad de cada quien, y las latas de la estantería del tendero de comestibles y los tarros de las conservas caseras guardadas en la despensa aportaban el surtido principal de frutas y hortalizas durante los meses de invierno. Es cierto que hay algunas frutas y hortalizas frescas que todavía no se encuentran más que en su estación adecuada; pero, gracias a los modernos sistemas de transporte y al hielo artificial, las temporadas correspondientes a las frutas más perecederas también se han ampliado. Hortalizas frescas tales como la lechuga, el apio, las judías tiernas (vainas o ejotes) la coliflor,

el brócoli, las zanahorias y los pimientos se consiguen en los mercados de las ciudades más populosas casi durante todo el año. En invierno, la sección de frutas y hortalizas frescas de los comercios de comestibles se ha vuelto casi tan importante como cualquiera de las secciones de productos no perecederos.

ABUSOS DIMANANTES DE LAS TRANSACCIONES A GRAN DISTANCIA

Tal como era de esperar, los cambios producidos por el rápido desplazamiento de un trato o comercio más o menos local a las transacciones a gran distancia referentes a frutas y hortalizas frescas crearon nuevos problemas. En su obra "Merchandising Fresh Fruits and Vegetables" (Mercados de Frutas y Hortalizas Frescas) el difunto Wells A. Sherman,¹ que por muchos años administró la labor de uniformización e inspección de frutas y verduras del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, describe la situación imperante cerca del cambio de siglo, en los términos siguientes:

"Los peores abusos que haya conocido el negocio de las frutas y hortalizas frescas surgieron, natural y rápidamente, de las condiciones creadas por el abastecimiento universal de hielo y el vagón frigorífico. El tratante al por mayor de productos agrícolas perecederos de la ciudad, en la que era comisionista o comprador, ya no se mantuvo en contacto personal y directo con el cultivador. El cultivador remoto raras veces llegaba (si es que jamás lo hacía) a visitar el mercado y, por regla general, no sabía nada de los precios del mercado o del estado de sus artículos a la llegada a aquél, a no ser lo que el consignatario quisiera comunicarle.

"Sucedió lo inevitable. Hubo «dinero fácil» para la persona de pocos escrúpulos que podía conseguir que le envasen de lugares remotos artículos a comisión. La industria quedó infestada de cierta clase de parásitos que hacían presa en el expedidor y estorbaban el negocio del tratante legítimo. . . No todos los abusos estaban, empero, del lado de la ciudad. A menudo también el distante expedidor era un especulador aprovechado. También él iba en pos del «dinero fácil». No tenía fama alguna que conservar en el distante mercado. A menudo era culpable de envasados o embalajes fraudulentos. Con frecuencia hacía muy poca cosa para excluir los géneros que no hubiesen tenido que embarcarse. Si tenía oportunidad de venderlos de una sola vez, sus productos estaban siempre representados cual siendo de lo mejor. El negociante de la ciudad que no estaba dispuesto a compartir el oprobio que tan generalmente se atribuía al negocio de comisionista, y que estaba dispuesto a comprar f.o.b., en el punto de embarque, encontró que tenía que reservarse el privilegio de rechazo a la llegada si, al revisarlos, los artículos no resultaban ser de la clase y calidad especificadas.

"De esta manera, la expresión «condiciones usuales f.o.b.» llegaron a significar que el comprador se hacía cargo de las mercancías después de haberlas cargado en vagones en el punto de embarque, a un precio convenido, pero que el pago quedaba diferido hasta que los artículos llegaran a su destino y hubiesen sido inspeccionados por el comprador. En torno de este procedimiento de ventas se han creado otros abusos que actualmente están en vías de desaparecer."

Ese estado de cosas, tal como lo describiera Mr. Sherman, no podía impedirse durante los primeros años del presente siglo, cuando todavía

¹ SHERMAN, W. A., *Merchandising Fresh Fruits and Vegetables; a New Billion Dollar Industry*, 499 págs., 1928. (Véanse las páginas 37-38 y 39.)

no se habían establecido normas que permitieran medir el valor de los productos agrícolas de consumo. Sin embargo, los abusos por parte de los negociantes no eran todas las dificultades que habían de experimentarse debido a esta falta de un lenguaje común. Sin normas para medir las graduaciones de calidad, se carecía de una base equitativa sobre la que establecer los contratos futuros. Podían hacerse descripciones, pero eran un pobre sustitutivo de unas normas definidas. Si entre comprador y vendedor surgía alguna diferencia, no había una base para liquidarla. Las reclamaciones hechas contra las compañías de transporte, que ascendían a millones de dólares, resultaban difíciles de ajustar, debido a que era casi imposible establecer el valor de los productos.

Sin normas no existía una base inteligible sobre la que pudieran compararse los precios de los productos. Incluso a pesar de que el expedidor podía llegar a obtener cotizaciones de precios de un mismo producto en distintos mercados, estos precios significaban muy poco, debido a que no tenía manera de conocer la calidad en la que se basaban. Siempre estaba en duda de si una variación del precio en los distintos mercados significaba también una variación en la clase o calidad, o si el precio cotizado más bajo en un mercado que en otro era para una misma calidad del producto.

La falta de normas era un inconveniente para los cultivadores que pertenecían a asociaciones cooperativas de ventas, debido a que sin ellas no existía una base práctica para juntar sus productos. Sin las normas, también faltaba una base para un empleo seguro y fructífero del crédito.

Estos eran algunos de los problemas a los que se enfrentaban la industria de frutas y hortalizas al entrar el nuevo siglo, cuando el volumen de los productos agrícolas de consumo que se embarcaban aumentaba a saltos y brincos.

PRIMEROS INTENTOS DE UNIFORMIZACION

Los cultivadores eran, en realidad, los primeros obligados a iniciar los esfuerzos para poner fin a tan mala situación, y ellos fueron quienes, al marcar los envases con su nombre dieron el primer paso en un intento por establecer una medida de uniformización comercial. Muchos lograron establecerse una fama personal, envasando productos de alta calidad o por su honradez al proceder al embalaje. Actualmente el nombre y dirección del cultivador ya no son tan útiles para vender los productos agrícolas, como lo fueran al principio, debido a que la Ley Federal de Alimentos, Medicamentos y Cosméticos y la mayoría de las leyes o reglas y reglamentos de uniformización promulgados por los Estados, que mencionaremos a continuación, exigen que todos los envases estén marcados con el nombre y dirección del embalador (empacador) o distribuidor.

El paso siguiente en la evolución de la uniformización fue la clasificación en los mercados por parte de los comisionistas. Muchos de los

productos agrícolas que llegaban a los mercados eran de baja calidad y no alcanzaban a cumplir con las demandas del comercio al por menor; pero más bien que criticar al productor, cuyos negocios quería conservar, el comisionista procedió a hacer su propia clasificación volviendo a envasar o embalar el producto. Esta clasificación en los mercados urbanos alcanzó proporciones considerables antes de que se establecieran normas federales y estatales más definidas. Otra práctica corriente consistía en que los tratantes de las ciudades enviases representantes suyos a los puntos de embarque, para que hiciesen las compras y revisasen la clasificación y embalaje de los productos que su negocio reclamaba.

Otra novedad en la uniformización o regularización fue el empleo de marcas y nombres comerciales registrados, por parte de algunas de las organizaciones más grandes de productores y expedidores. Esta novedad fue inmediatamente anterior al empleo de unas normas definidas y establecidas, y constituyó, en realidad, el primer sistema de clasificación. El expedidor que adoptaba un nombre o marca comercial registrados, procuraba, por lo general, que sus frutos y hortalizas cumplieran con ciertas normas o, cuando menos, no permitía que en el envase se incluyeran los productos más defectuosos. Sin embargo, el empleo de nombres y marcas no demostró tener demasiado éxito, puesto que los tratantes de los mercados los empleaban para hacer una propaganda competidora y existía la tendencia general por parte de cada tratante de hacerle creer al comprador que las marcas por él manejadas eran superiores a las marcas o calidades correspondientes de la competencia. Hoy en día, los nombres y marcas comerciales registrados se emplean profusamente, pero su empleo suele ir emparejado a unas normas oficiales definidas.

Tales fueron los primeros mezquinos intentos hechos por los particulares y las empresas comerciales para resolver algunos de los enmarañados problemas a los que se enfrentaba la industria de las frutas y hortalizas antes del establecimiento de normas estatales y nacionales, y antes de que se promulgara la legislación que regulase la uniformización de frutas y hortalizas.

EL GOBIERNO TOMA PARTE EN LAS ACTIVIDADES DE UNIFORMIZACION

Naturalmente, los representantes del Congreso de Washington se percataron, por conducto de sus electores, de las caóticas circunstancias que existían en la industria de las frutas y hortalizas. El primer intento del Gobierno Federal para aliviar la situación se hizo en 1912, cuando el Congreso aprobó la ley Sulzer, conocida también con el nombre de la Ley Nacional Clasificadora de Manzanas. Esta ley especifica las dimensiones del barril tipo para manzanas y establecía ciertos requisitos con los que debían cumplir las clases corrientes de manzanas de distintos tamaños cuando se las envasara en los barriles uniformes. La ley imponía una

multa de un dólar, más las costas, por cada barril de manzanas vendido, u ofrecido en venta, si aparecía marcado cual siendo de una calidad y no cumplía con los requisitos especificados por la ley. Este envasado de manzanas, de acuerdo con los requisitos determinados por dicha ley, era voluntario, y la cantidad que se envasó en esta forma fue insignificante.

En 1913, la acción del Congreso señaló el verdadero comienzo de un esfuerzo decidido por parte del Gobierno para ayudar a toda la industria de frutas y hortalizas a poner sus productos en el mercado. En dicho año el Congreso aprobó la primera asignación del presupuesto para efectuar estudios de mercadotecnia de los productos agrícolas. Se asignó una partida de 50,000 dólares para que el Secretario de Agricultura pudiese difundir entre el público suficiente información útil relacionada con la venta y distribución de productos agrícolas de consumo. De esta manera, la primera autorización para llevar a cabo investigaciones con vistas a establecer normas surgió gracias a la promulgación de una disposición reglamentaria de asignación agrícola y no por medio de una ley orgánica, tal como cabe suponerlo corrientemente. Este procedimiento fue el que se siguió hasta 1954. A partir de dicha fecha, se ha citado la Ley de Mercadotecnia Agrícola de 1946 como autoridad para el establecimiento y promulgación de normas federales referentes a las frutas y hortalizas frescas.

Muy poco después de haberse votado la primera asignación, el Secretario de Agricultura creó el Negociado de Mercados, para que llevase a cabo la labor autorizada por dicha disposición. Pronto se nombraron empleados que cuidaran de las investigaciones sobre el terreno, con vistas a acabar estableciendo normas federales. Durante los dos primeros años se hicieron esfuerzos capitales con este sentido, dedicados a las patatas, los tomates, fresas, melones "cantaloup" y melocotones (duraznos).

En 1915, se hizo gran hincapié en la necesidad de normas nacionales para las frutas y hortalizas, gracias a la inauguración de un servicio telegráfico de noticias de mercados establecido por el Departamento de Agricultura. Muy pronto se vio claramente que, a menos que los precios cotizados se basaran en productos de calidad comparable, no podría atribuirse ninguna importancia práctica a las variaciones de precio en los distintos mercados. El personal técnico redobló, pues, sus esfuerzos en la labor de investigación sobre el terreno, con vistas a establecer clases que resultaran prácticas para todo el país en general.

El adelanto logrado en formular normas fue, naturalmente, lento durante los primeros años. Los investigadores se vieron obligados a visitar todas las regiones productoras en escala comercial de cualquier cultivo determinado que estuviese en estudio. Se hubieron de celebrar incontables reuniones y conferencias, y hubo que limar muchas diferencias de opinión entre cultivadores, expedidores y consignatarios, antes de que se pudieran formular normas adecuadas para todo el país.

PRIMERAS CLASES NACIONALES SEÑALADAS A LAS PATATAS

En la época en que los Estados Unidos entraron en la Primera Guerra Mundial, se creyó que la venta de patatas por clases era ya practicable. La verdad es que la elección de las patatas como primer producto agrícola para el que se iban a establecer clases fue muy afortunada. La cosecha de 1917 fue abundante y la Junta de la Reserva Federal (Federal Reserve Board) autorizó a los bancos afiliados a la misma para que aceptaran los recibos de los almacenes de depósito como garantía colateral para préstamo sobre patatas que hubiesen sido ensacadas, almacenadas y aseguradas en debida forma. La Junta notificó a la Administración de Alimentos de los Estados Unidos que, puesto que las patatas constituyen un artículo no perecedero de fácil venta, quedaban comprendidas dentro de la reglamentación referente a los documentos negociables que amparan mercaderías. Inmediatamente después de esta acción por parte de la Junta de la Reserva Federal, el departamento de Agricultura y la Administración de Alimentos de los Estados Unidos recomendaron conjuntamente la clasificación nacional de las patatas, cuyo uso volviose obligatorio el 31 de enero de 1918, en cuanto se refería a las licencias expedidas por el último de dichos organismos. Esta reglamentación no se revocó sino hasta después de la firma del armisticio.

AUTORIZACION CONCEDIDA PARA ESTABLECER UN SERVICIO DE INSPECCION DE LOS MERCADOS FINALES

Fue más o menos por esta época cuando el Congreso estudió el establecimiento de un servicio de inspección en los mercados finales. En una ley de urgencia aprobada el 10 de agosto de 1917 para velar, entre otras cosas, por la seguridad y la defensa nacionales, estimulando para ello la distribución de los productos agrícolas, se concedió autorización al Secretario de Agricultura para que investigase el estado y buenas condiciones de las frutas, hortalizas y demás productos alimenticios cuando se les recibiese en los mercados centrales de importancia, y expidiese de ello el oportuno certificado para los expedidores. Inmediatamente después de este paso, la Oficina de Mercados, que surgió del Negocio de Mercados, estableció oficinas de inspección en 34 de los mercados más grandes, y el 30 de junio de 1918 se habían llevado a cabo un total de 6,069 inspecciones.

En el año siguiente, el Congreso dio autorización para hacer inspecciones en los mercados, tanto por lo que respectaba a la calidad como al estado de las mercancías, por cuenta de los consignatarios y demás partes económicamente interesadas, así como para los transportistas, y también para percibir honorarios que cubriesen los gastos ocasionados por tal servicio.

El establecimiento de un servicio de inspección tuvo como consecuencia la necesidad apremiante de unas normas, y los especialistas destacados sobre el terreno siguieron sus investigaciones para atenderla lo más pronto posible. En 1918, quedaron terminadas las investigaciones para dictar normas referentes a las fresas y a las cebollas de Bermuda, y se recomendaron unas clases establecidas de acuerdo con aquéllas. En el año siguiente no se señalaron nuevas clasificaciones, pero en el año 1920 se anunciaron clases para las cebollas cultivadas en el Norte y para la batata (camote). En 1921 se dieron a conocer clasificaciones para las coles y el cacahuete español blanco.

LA INSPECCION SE EXTIENDE A LOS PUNTOS DE EMBARQUE

En 1922 el Congreso dio otro paso de importancia que estimuló la necesidad de normas nacionales. En la ley de asignación de fondos para el Departamento de Agricultura correspondiente al año fiscal de 1923, se concedió autorización a dicho Departamento para que certificase la calidad y estado de las frutas y hortalizas en sus puntos de embarque.

Con la aprobación de esta ley en 1922, el Departamento gozó ya de autoridad para establecer normas voluntarias para las frutas y hortalizas, así como para llevar a cabo un servicio de inspección, tanto en los puntos de embarque como en los mercados finales. Esta era, de hecho, toda la autoridad que se necesitaba para la expansión paulatina de un sistema muy necesitado de uniformización nacional.

El Departamento de Agricultura había previsto que podía muy bien ser llamado a hacer inspecciones en los puntos de embarque; incluso antes de la aprobación de la ley en 1922, se habían prestado supervisores bien adiestrados a los Estados del Oeste que, por aquella época, estaban muy envueltos en problemas de inspección estatal. La labor de inspección en los puntos de embarque se reorganizó inmediatamente en ciertos Estados sobre una base de colaboración federal y estatal, en particular en los Estados del Oeste. Varios años más tarde estaban en vigor convenios de colaboración para la prestación de tal servicio en todos los Estados, salvo unos pocos y, a partir de 1942, todos los Estados han sido prácticamente parte contratante en estos convenios. Las inspecciones llevadas a cabo en los puntos de embarque durante el año fiscal 1922-23 ascendieron a un total de 72,466. La inspección extendiose rápidamente durante los años siguientes hasta que, en el año fiscal de 1956, se inspeccionaron en los puntos de embarque un total de 763,979 lotes de vagón, sin que se incluyan otros 468,687 vagones enteros con productos destinados a materia prima para la elaboración inspeccionados en las instalaciones elaboradoras. El total de todos los tipos de inspecciones hechas en 1955-59, incluyendo las llevadas a cabo en los mercados receptores, fue de 1.386,663 vagones enteros. Estas cifras son un verda-

dero homenaje al servicio del gobierno sostenido para beneficio de una industria, cuando se considera que esta inspección es voluntaria y pagada por la industria.

LOS ESTADOS PARTICIPAN EN EL PROGRAMA DE UNIFORMIZACION

Puesto que antes de 1922 el Departamento de Agricultura no había recomendado clases más que para unos pocos productos, era necesario hacer algunas de las inspecciones basándose solamente en las que entonces estaban en vigor, señaladas por los Estados. Es oportuno hacer observar que, durante el período en que el Gobierno Federal estaba estableciendo sus programas de uniformización e inspección, diversos Estados estaban poniendo en ejecución otros programas similares. Los Estados comenzaron a promulgar leyes referentes a la uniformización y clasificación de diversos productos, en un intento para suprimir algunos de los abusos a los que la industria había estado sujeta por espacio de muchos años.

Nueva York fue el Estado pionero en cuanto a promulgar leyes de uniformización. En dicho Estado promulgose una ley en 1909 que disponía que nadie podía vender ni marcar manzanas, peras o melocotones cual habiendo sido cultivados en Nueva York, a menos que verdaderamente hubiesen sido producidos dentro del Estado. Esta ley fue enmendada en 1911, para incluir en ella los primeros requisitos fijados para la clasificación de las manzanas. En 1913, los Estados de Montana y Maine promulgaron sendas primeras leyes imponiendo la clasificación obligatoria de las manzanas. En 1914, el Estado de Nueva York promulgó una legislación similar, y le siguieron Massachusetts, Delaware, Connecticut y California con legislación respecto a la clasificación de manzanas, promulgada en 1915. Antes de 1919 hubo otros varios Estados que establecieron clases para las manzanas y otros productos, ya fuese por ley o por reglamento.

La legislación estatal para la uniformización comenzó a promulgarse intensamente después de la Primera Guerra Mundial, que es cuando se aprobaron la mayoría de las leyes llamadas de uniformización general del Estado. Estas leyes sirvieron para proporcionarles a los Estados la autorización necesaria para establecer normas oficiales para la clasificación e inspección de frutas, hortalizas y otros productos. La mayoría de estas leyes autorizan a algún representante de la autoridad en funciones, tal como el Comisario de Agricultura o el Director de Mercados, para que promulgue normas oficiales para las frutas, hortalizas y demás productos, así como normas reguladoras de los envases o embalajes de tales productos. Por regla general se dan disposiciones: para el nombramiento de inspectores, que cargarán honorarios por la inspección, y extenderán certificados que sienten prueba plena en todos los Tribunales del Estado;

señalando reglas respecto a la forma en que habrán de marcarse los envases; y estableciendo las reglas y disposiciones que son necesarias para llevar a efecto un programa de uniformización e inspección.

Hacer el relato de la historia de toda la legislación estatal que se ha promulgado respecto a la uniformización de frutas y hortalizas no sería demasiado propio de esta exposición de hechos. Baste decir que todos los Estados, menos el de Iowa, han aprobado una o más leyes en esta materia. En la mayoría de los Estados hay leyes que disponen que, para uno o más productos, serán oficiales las normas señaladas por el gobierno de los Estados Unidos, o bien ha habido un funcionario que, debidamente autorizado por la ley, ha puesto oficialmente en vigor las normas nacionales referentes a uno o más productos. En todos los Estados se emplean profusamente las normas nacionales como base para el envasado o embalaje y venta de la mayoría de las frutas y hortalizas comerciales producidas.

RAPIDOS AVANCES DE LA FIJACION DE NORMAS DESDE 1921

A partir de 1922, la labor de uniformización de la recién creada Oficina de Economía Agrícola, que se hizo cargo de las obligaciones de la Oficina de Mercados y Estimación de Cosechas, estuvo en posibilidad de aumentar sustancialmente su establecimiento de normas. En dicho año se señalaron clasificaciones para: espárragos, coliflores, apios, pepinos, lechugas, melocotones y tomates, y se revisaron las referentes a patatas y coles. En cada uno de los 10 años siguientes se añadieron un promedio de unas 6 normas nuevas referentes a frutas y hortalizas y, como es natural, se revisaron muchas de las dictadas con anterioridad. Al 30 de junio de 1931 se habían recomendado un total de 67 normas nuevas, que abarcaban 50 mercancías distintas. Por esa época se habían ya dictado normas nacionales para los principales productos, de manera que, en los años que siguieron, los empleados técnicos pudieron dedicar más tiempo que anteriormente a crear normas para algunas de las mercancías de menos importancia.

A partir de 1920, cada año, menos en el pasado, se han promulgado algunas normas nacionales nuevas que comprenden 76 productos diferentes. Puesto que, para algunos productos se necesitan 2 o más normas, debido a la diferencia de tipo y de aprovechamiento, se han dictado un total de 142 conjuntos de ellas. Comprenden: 40 normas para 20 frutas distintas, 85 normas para 48 hortalizas diferentes, y 17 normas para otros 8 productos no clasificados como frutas y hortalizas, tales como cacahuates, nueces comestibles y tomateras.

El orden en que se han ido fijando las normas nacionales ha sido determinado, en gran parte, por las necesidades de las diversas industrias. No se han señalado normas a menos que haya habido pruebas bastantes para indicar que la promulgación de las mismas sería beneficiosa

para la industria particularmente interesada. A pesar del gran número de normas nacionales que se han fijado, todavía hay algunos productos para los que no se ha señalado ninguna. Se han fijado normas, destinadas primordialmente para utilizarlas como base del envasado y venta de productos en grandes recipientes y en el nivel de mayoreo, que los comprenden casi todos, menos unos pocos relativamente carentes de importancia. Se han dictado 32 normas referentes solamente a 25 productos agrícolas destinados a ser materia prima para la elaboración, dejando así un gran número de ellos para los que todavía no se han creado las normas pertinentes.

La manifiesta tendencia al envasado previo de frutas y hortalizas, para la venta al detalle a los consumidores, ha acarreado durante la última década la demanda de normas propias para los artículos con tal destino. Hoy en día se han creado y promulgado normas de este tipo para 11 hortalizas y 1 fruta. Pasarán todavía muchos años antes de que se hayan señalado normas de consumidor para todos los productos.

CARACTER PERMISIVO DE LAS NORMAS NACIONALES

Hablando en términos generales, las normas nacionales para las frutas y hortalizas frescas son de carácter permisivo, es decir, su empleo es optativo por lo que respecta a la ley bajo cuya autorización se han dictado. Sin embargo, hay otras leyes federales y estatales que conceden autorización para hacer que la clasificación de los productos agrícolas de consumo sea obligatoria en determinadas circunstancias. La ley de Exportación de Manzanas y Peras, promulgada en 1933, es una ley federal obligatoria que dispone que será ilegal embarcar manzanas o peras en crudo con destino a países extranjeros, a no ser en cantidades menores de vagón entero, y siempre que cumpla con ciertas clasificaciones mínimas prescritas por reglas y reglamentos de la Secretaría de Agricultura.

Bajo lo dispuesto por la Ley de Convenios de Venta de 1937, se concede autorización para restringir los embarques de productos agrícolas de consumo por clases, tamaño o madurez. De esta manera, la clasificación de ciertos productos se ha hecho obligatoria en las zonas de producción que han aceptado contratos y pedidos de venta.

La clasificación obligatoria de muchas frutas y hortalizas frescas, de acuerdo con los requisitos de las normas nacionales oficiales, viene exigida por las disposiciones de muchas leyes estatales. Unos pocos Estados exigen también la inspección de algunos productos, ya sea por ministerio de la ley o en virtud de reglamentos dictados bajo autorización legal.

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES SEGUIDOS EN EL ESTABLECIMIENTO DE NORMAS

A base de experiencia, se han reconocido ciertos principios fundamentales como esenciales para el establecimiento de un conjunto útil y practicable de normas. Probablemente el más importante de estos principios sea el que todo conjunto de normas para frutas y hortalizas frescas tiene que reconocer unas clases definidas en la calidad de todo el abastecimiento. Esto quiere decir que, antes de que puedan servir de base equitativa para poner la mercancía en circulación, tienen que ser aplicables a todas las partes del abastecimiento.

En la creación de todo conjunto de normas, las de mayor importancia son las que se refieren a clases. Sin embargo, hay que reconocer que las normas nacionales incluyen también reglas para factores distintos a la clase, tales como las referentes a cómo se han de hacer las ristras de hortalizas cuando sean de las que se pueden enristrar o arracinar, o normas para el envasado o embalaje, que generalmente tratan de factores tales como la disposición de los recipientes, uniformidad de sus medidas y espesor del embalado. Así, al ser revisado, un producto puede cumplir con los requisitos de su clase pero puede dejar de cumplir con las normas fijadas para el envasado o viceversa, por lo que se puede extender la correspondiente constancia en esta forma.

Al establecer normas de clasificación, la clase más alta del conjunto de normas representa las características de calidad y estado más deseadas por el comercio, que comportan el precio más alto en los mercados. Las clases inferiores representan calidades no tan deseables, pero que tienen buen valor alimenticio y son negociables. Naturalmente, las clases inferiores comportan, en circunstancias normales del mercado, precios más bajos que los correspondientes a las calidades superiores. El número de clases incluidas en cada conjunto de normas depende, en gran medida, del número de graduaciones distintas de calidad que la industria establece y que, por lo general, están regidas por el valor relativo del producto. Por ejemplo: es posible tener más grados de calidad para productos tales como los cítricos, las manzanas y las peras, que tienen un valor relativamente alto, que para las coles y algunos de los cultivos de raíces, que tienen un valor relativamente bajo y que, desde el punto de vista de los cultivadores y expedidores, no merecen que se les clasifique en tantas categorías.

Al formular normas destinadas primordialmente para emplearlas en el comercio al por mayor de frutas y hortalizas frescas, el Departamento de Agricultura adoptó, al principio, el sistema numérico de nomenclatura para las distintas clases, con algunas excepciones. En general, la clasificación "U.S. No. 1" (Nacional No. 1): se le dio a la calidad más elevada del producto. Por regla general, la clase U.S. No. 1 representa la buena calidad que es practicable envasar como promedio bajo condi-

ciones comerciales. Por regla general, en circunstancias normales de cultivo, más de la mitad de la cosecha será de clase U.S. No. 1.

La designación "U.S. No. 2" representa, por lo general, la calidad de la clase más baja que se juzga posible envasar en circunstancias normales. Por lo general, los requisitos mínimos para la clase U.S. No. 2 se han ajustado suficientemente bajos para que, de ordinario, los embarcadores no juzguen aconsejable embarcar productos que no cumplan con los requisitos correspondientes a dicha clase. Claro está que se haría una excepción a esta regla si se produjera una aguda escasez de alguna mercadería.

Para definir el producto agrícola de consumo que no ha sido clasificado de acuerdo con los requisitos de una clase cualquiera, se ha adoptado el término "Unclassified" (Inclasificado). No se considera que con él se designe una clase o calidad, sino que se le emplea como designación para indicar que a una partida de mercancías no se le ha aplicado ninguna clase definida.

Al formular normas para algunos productos, se descubrió que las designaciones U.S. No. 1 y U.S. No. 2 no bastaban para representar todos los grados de calidad envasados por los expedidores, cuando se trataba de cierto número de productos muy altamente especializados. Muchos de estos expedidores preferían envasar los productos de más alta calidad, quizá de muy buen color y prácticamente libres de defectos, por los que pudieran recibir precios con prima. Así pues, en algunos conjuntos de normas fue necesario establecer para el producto una designación de clase superior a la que ordinariamente se llama "U.S. No. 1", de manera que para definirla se eligió la designación "U.S. Fancy". Por regla general, el porcentaje de un cultivo envasado que concuerde con la clase "U.S. Fancy" es relativamente reducido.

En unas pocas normas se ha considerado necesario establecer una designación de clase que correspondiese a una calidad situada entre la U.S. Fancy y la U.S. No. 1, cual ocurre, por ejemplo, con los melocotones y las patatas. A esta calidad se le aplica la designación "U.S. Extra No. 1".

También ha habido necesidad de establecer una clase intermedia entre la U.S. No. 1 y la U.S. No. 2 en las normas correspondientes a cierto número de productos, para proporcionar así una designación para la calidad que no llega a U.S. No. 1, pero que es notablemente superior a la clase U.S. No. 2. Para definir esta clase se adoptaron los términos "U.S. Comercial" y "U.S. Combination". Los requisitos mínimos correspondientes a la clase U.S. Comercial son ligeramente más bajos, en cuanto a algunos factores, que los que corresponden a la U.S. No. 1. El término U.S. Combination denota una clase compuesta por cierto porcentaje de especímenes que cumplen con los requisitos fijados para las clases U.S. No. 1 y U.S. No. 2. Las clases U.S. Comercial y U.S. Combination se emplean a menudo para envasar productos cuya calidad

queda por debajo del promedio, debido a circunstancias anormales del cultivo, o también se las emplea para designar una clase correspondiente a una partida envasada para que cumpliera con los requisitos de una clase más alta pero que falla en algunos puntos.

La designación de clase "U.S. No. 3" no se emplea más que en unos pocos conjuntos de normas, por ejemplo, en las de las frutas cítricas, producto altamente especializado que se presta a ser separado en muchas clasificaciones distintas.

Al establecer los nombres y números de clases que se emplean en las normas nacionales para frutas y hortalizas, se ha estudiado cada producto separadamente, persiguiendo el objetivo de formular unas normas, basadas en las prácticas del ramo, que atendiesen las necesidades de cada industria en particular. Se han dirigido algunas críticas contra el sistema de nomenclatura de las clases, sobre todo por lo que respecta a los nombres "U.S. Fancy" y "U.S. Extra No. 1", diciendo que inducen a error y representan clases ocultas. Sin embargo, estas críticas han sido formuladas, generalmente, por personas que no se rigen por las normas, más que por parte de los cultivadores, expedidores y consignatarios, a cuyo beneficio van, primordialmente, destinadas las normas. Los miembros de la industria protectora de artículos agrícolas de consumo conocen muy bien, por lo general, los requisitos de las normas y no suelen causarles confusión los nombres de cada clase que se apartan ligeramente de un sistema estrictamente numérico. En realidad, el empleo de términos distintos a los numéricos en las normas nacionales ha sido incluido, prácticamente en todos los casos, a petición de la industria.

LOS REQUISITOS DE LAS NORMAS REPRESENTAN EXIGENCIAS DEL COMERCIO

Contrariamente a lo que creen muchas personas de que los requisitos de las clases comprendidas en las normas nacionales representan teorías de empleados carentes de experiencia, la mayor parte de dichos requisitos representan en realidad ideas de miembros de cada industria interesada. El reducido cuerpo de empleados técnicos que dan la redacción final a las normas en realidad no es más que un conjunto de árbitros. Siempre que se considera que las demandas pidiendo un conjunto de normas son suficientes para que merezcan que se siga adelante para establecerlas, se nombra a un miembro del cuerpo técnico para que vaya a hacer las investigaciones necesarias sobre el terreno. De esta manera se visita a los cultivadores y expedidores más significados de las principales zonas productoras y se solicitan sus ideas.

A menudo se celebran en las distintas zonas productoras reuniones de representantes de la industria. Se observan las operaciones de clasificación y envasado, y se toma nota de los principales defectos de la mercancía correspondientes a cada región cultivadora. También se con-

sulta a quienes la reciben en los mercados, para que expresen sus ideas y digan cuáles son sus necesidades. A menudo hay necesidad de consultar a especialistas y patólogos de frutas y hortalizas, pertenecientes a universidades y escuelas de agricultura, para conseguir detalles referentes a ciertas enfermedades y daños causados por insectos que afectan a un cultivo determinado.

Se recibe con agradecimiento toda información procedente de cualquier fuente que esté en posibilidad de aportar algo de valía para fijar requisitos de clase que sean útiles. Naturalmente, son muchas las diferencias de opinión y de criterio que hay que limar, y en esto es donde el investigador que hace su labor sobre el terreno tiene que desempeñar bien su papel de árbitro. Cuando está convencido de que ya ha conseguido la información necesaria para formular un conjunto de normas, redacta el primer borrador, incorporando en él las sugerencias que ha conseguido con sus investigaciones sobre el terreno. A continuación unos miembros del personal técnico de Washington revisan las normas propuestas. Muchas veces se envía un borrador con la redacción provisional a los representantes del ramo y a los supervisores de inspección, para que formulen sus críticas antes de elaborar las normas propuestas para su publicación definitiva en el Registro Federal, con advertencia de que sentarán regla. Durante el período que va de la publicación del proyecto para dictar reglas y la promulgación definitiva, se estudian los comentarios formulados por las partes interesadas. De acuerdo con la Ley de Procedimientos Administrativos, se exige a todos los organismos federales que, antes de expedir cualquier reglamento, anuncien públicamente el trámite de procedimiento para fijar reglas y se cumpla con todos los pasos del mismo. Este sistema proporciona la máxima seguridad de que todas las partes interesadas tienen oportunidad de presentar sus comentarios y puntos de vista antes de la publicación definitiva de cualquier norma nueva o revisada.

El período de tiempo que se necesita para formular un conjunto de normas varía según la mercancía de que se trate. Hay veces en que la labor de investigación referente a determinados productos puede completarse, y procederse a la recomendación de normas, en unas pocas semanas. También puede tomar meses y, para algunos productos, las investigaciones han necesitado partes de varios años. Siempre ha sido política del Departamento de Agricultura no publicar normas para su uso oficial hasta que se ha considerado que eran practicables y que habrían de dar resultado.

UNIFORMIDAD DE LEXICO EN LOS REQUISITOS PARA NORMAS

Quienquiera que tenga ocasión de servirse de las normas nacionales correspondientes a las frutas y hortalizas observará un notable grado de similitud y uniformidad en la forma en que aparecen expresados los

requisitos de clase. Esta uniformidad de léxico se mantiene con el fin de hacer que las normas sean más fácilmente comprendidas por los inspectores y miembros de la industria que las emplean. Los términos y expresiones similares de un conjunto de normas suelen tener interpretaciones similares en otros conjuntos, aunque se hayan de aplicar a mercancías diferentes.

Al formular las normas se ha observado la política de seguir cierto orden en la enumeración de los factores de cada clase. Factores tales como: color, forma, frescura y firmeza, y otros más que han de definirse en términos más o menos generales, son los que generalmente aparecen enumerados en primer lugar. Luego sigue, habitualmente, la carencia de ciertos defectos tales como: podredumbre, daños por congelación, u otros defectos de carácter grave. Para los factores de clase que abarcan defectos menos graves, y en los que es deseable dejar margen a cierto grado de daños, suelen emplearse las expresiones: "libre de menoscabo", "libre de daños", "libre de daños serios" y "libre de daño grave" ("free from injury", "free from damage", "free from serious damage" and "free from very serious damage", respectivamente).

Cada expresión significa, en el orden en que las hemos enumerado, un grado mayor de menoscabo. Así, en una calidad U.S. Fancy, con la que se busca permitir solamente únicamente un ligero grado de menoscabo debido a determinados defectos, se emplea la expresión "libre de menoscabo". La expresión "libre de daño" se suele emplear para ciertos factores de calidad de la clase U.S. No. 1, que serían interpretados como menoscabo que no afectase la apariencia o la calidad de comestible o de embarcable, o que no causara desperdicio apreciable alguno. La expresión "libre de daño serio" se refiere, generalmente, a ciertos factores de calidad de las clases U.S. No. 2 y, por último, la expresión "libre de daño grave" guarda relación con las clases de la denominación U.S. No. 3. Sin embargo, a menudo se hace necesario emplear dos o más de las expresiones arriba citadas con referencia a ciertos factores de una sola clase.

Las normas nacionales han sido criticadas tachándolas de demasiado prolijas y excesivamente técnicas. El Departamento de Agricultura ha seguido la política de hacer las normas lo más sencillas posible, pero hay que recordar que el punto hasta el cual la norma refleja el valor relativo de un producto depende, en gran parte, de cuan completamente defina los distintos factores de clase que influyen en la calidad. Por lo tanto, siempre que es posible, los factores de clase se definen en la forma más definitiva posible, para facilitar así la uniformidad de interpretación. Para que sean prácticas, las normas descriptivas tienen que ser razonablemente específicas. Algunos factores se definen objetivamente con gran facilidad especificando las medidas de un tamaño o la superficie de un ejemplar que puede estar afectada por algún defecto. Otros factores, tales como firmeza y forma, son muy intangibles

y sólo se les puede definir objetivamente empleando un lenguaje descriptivo general.

MARGENES DE TOLERANCIA DE LAS NORMAS NACIONALES

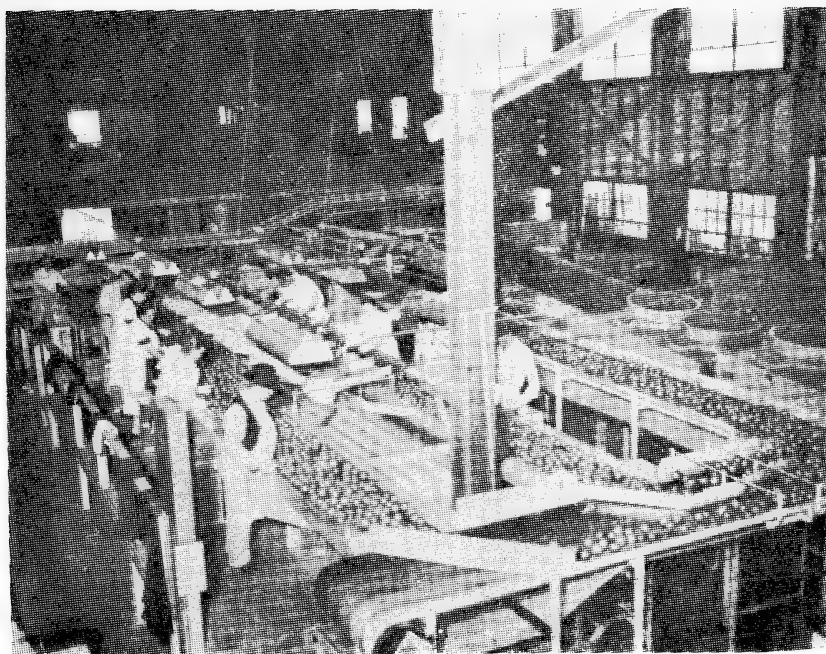
Muy al comienzo de la creación de normas nacionales como base para el comercio al por mayor, se descubrió que era necesario señalar márgenes de tolerancia adecuados que permitiesen las variaciones inherentes a una clasificación y un manejo apropiados. Hay personas carentes de experiencia en la aplicación de normas que, a menudo, ponen en tela de juicio la necesidad de que haya márgenes de tolerancia. Sin embargo, para apreciar la necesidad de los mismos, estas personas no tienen que hacer más que visitar una sala de clasificación en la que se esté clasificando y embalando cualquier producto para embarcarlo.

En cualquier preparación comercial, para operar en el mercado, se hace necesario que la clasificación y envasado se lleve a cabo en forma rápida, para que los costos se mantengan al mínimo. Ciertos tipos de productos tales como manzanas, melocotones, frutas cítricas y cebollas, se hacen pasar generalmente por transportadores de cinta o banda, y los ejemplares defectuosos son apartados por los clasificadores a medida que aquellos van avanzando llevados por el transportador (Fig. 2). Con este sistema no es humanamente posible que los empleados vean todos los defectos de los especímenes, en especial los que no son claramente visibles, tales como los pequeños agujeros hechos por gusanos que pueden tener los melocotones o las manzanas. Por consiguiente, es natural que algunos ejemplares defectuosos vayan a dar a los envases de envío y, a menos que se hayan dispuesto márgenes razonables de tolerancia para cada clase, los productos rara, o ninguna, vez llegarían a cumplir con los requisitos de calidad.

El porcentaje de tolerancia establecido para cada clase respecto a especímenes que no alcanzan a cumplir con los requisitos de calidad varía para cada producto diferente y, generalmente, es del 5 al 10 por ciento. Este último margen de tolerancia es el que más predomina. Sin embargo, los defectos graves que son resultado de daños por congelación y con deterioros blandos, que pueden aumentar posteriormente y propagarse a otros especímenes, suelen estar limitadas al 1 ó 2 por ciento. Cuando se permite una tolerancia total del 10 por ciento para ciertas clases, son muchas las veces en que la misma se reduce al 5 por ciento para determinados defectos serios distintos a los deterioros o podredumbres blandas y daños por helada.

NORMAS PARA MATERIAS PRIMAS DESTINADAS A LA ELABORACION

Además de establecer normas nacionales para emplearlas en el comercio al por mayor de frutas y hortalizas frescas, el Departamento



N-3700

Figura 2. Los clasificadores clasifican naranjas en los transportadores de banda de una casa expedidora de Florida.

de Agricultura ha formulado normas nacionales para que sirvan de base en la compra de ciertos productos que son materia prima para elaboración. El primer conjunto de esta clase de normas se publicó en 1923 y se refiere a los tomates para enlatar. Estas normas fueron revisadas en 1926 y, a partir de entonces, su empleo ha ido extendiéndose prácticamente a todos los Estados principales que producen tomates para ser enlatados. En 1933 se recomendaron unas normas aparte para los tomates destinados a la fabricación de productos colados. Durante la temporada de 1955 los inspectores federales y estatales revisaron cerca de 780,000 toneladas de tomate.

Se han publicado normas nacionales para los siguientes productos destinados a la elaboración: manzanas, espárragos, judías tiernas (ejotes o vainas), alubias (frijoles), remolachas, zarzamoras, y otras bayas similares, fresas, arándanos, bróculis, coles, zanahorias, cerezas, maíz dulce, pepinillos en adobo, grosellas, uvas, cebollas, melocotones sin hueso, peras, guisantes, (chícharos) pimientos morrones, batatas (camotes), frambuesas, espinacas y tomates. Se han publicado ejemplares de estas normas, así como de otras normas nacionales, en forma de folleto que se puede conseguir gratuitamente, solicitándolos al Departamento de Agricultura, *Agricultural Market Service* (Servicio del Mercado Agrícola), Washington 25, D. C., Estados Unidos. También puede solicitarse

del mismo una lista de comprobación que enumera los productos para los que se han publicado dichas normas y la fecha en que las mismas entraron en vigor.

Antes de que se publicaran las normas nacionales referentes a los productos destinados a materia prima para elaboración, la costumbre habitual de los conserveros y elaboradores era comprar sus abastecimientos a determinado precio alzado unitario. Bajo este sistema, a menudo tropezaban con grandes dificultades para conseguir la calidad necesaria de la materia prima para obtener un producto final de alta calidad. Los elaboradores deben contar con frutos maduros y hortalizas tiernas para que puedan hacer productos acabados de la mejor calidad. Bajo el sistema de pagos a precio alzado, muchos cultivadores no se mostraban particularmente cuidadosos en cuanto a recoger sus cosechas en el momento en que estaban en su fase más deseable de madurez para la elaboración. Por ejemplo: a menudo los cultivadores de tomate entregaban este fruto sin que estuviese en su madurez roja, y los cultivadores de maíz dejaban a veces que las mazorcas rebasaran la madurez necesaria, en la creencia de que así pesarían más. El establecimiento de clases uniformes ha corregido mucho estas prácticas y costumbres.

Las normas nacionales para las materias primas destinadas a la elaboración tienen como fin eliminar el anticuado sistema de compra a precio alzado. Esto se logró estableciendo dos o más clases en cada conjunto de normas. Cuando estas normas se aplican correctamente, los elaboradores pagan precios con prima por las entregas que cumplen con los requisitos de la calidad más alta, y precios correspondientemente más bajos por los porcentajes que cumplen con los requisitos de las clases inferiores. Generalmente no se paga cantidad alguna por los productos de desecho. Este sistema de pago para los productos agrícolas de consumo proporciona un incentivo para que el cultivador entregue el más alto porcentaje posible de clases superiores, lo que le proporciona mayores rendimientos por unidad entregada. El sistema beneficia también al elaborador, al hacer posible que mantenga al mínimo sus costos de producción, debido a que se necesita menos mano de obra para preparar el producto, a que el rendimiento de éste por unidad de compra es más alto y, finalmente, porque puede envasar una calidad más elevada de su producto acabado, por la que recibe mayores compensaciones. Hasta el consumidor se beneficia bajo este sistema, puesto que puede comprar productos elaborados de mejor calidad.

Son todavía muchas las frutas y hortalizas que se elaboran y para las que no se han dictado aún normas nacionales. La deshidratación y la congelación rápida de frutas y hortalizas han ampliado la necesidad de normas nacionales para más productos. El Departamento de Agricultura tiene proyectado establecer tales normas a medida que la demanda aumente y que el tiempo lo permita.

NORMAS PARA EL CONSUMIDOR

La creación y promulgación de normas nacionales para el consumidor referentes a frutas y hortalizas frescas es una labor relativamente nueva. El programa se inició alrededor de 1946, con el fin primordial de proporcionarle a la industria preenvasadora una base para el envasado y venta de productos agrícolas frescos, y para que el consumidor pudiese comprar sus abastecimientos sobre una base de normas de calidad. Se reconoció que las normas nacionales en vigor para los productos frescos envasados en grandes recipientes, para venderlos en el comercio al por mayor por vagón o camión entero, resultaban inadecuadas para que atendieran las necesidades de los preenvasadores que envasan productos de la más alta calidad en envases pequeños, ya a punto para su distribución al consumidor. Los productos envasados en recipientes grandes, a base de las normas nacionales empleadas en el comercio al por mayor, a menudo no resultan satisfactorios para el consumidor, sin una clasificación y un reacondicionamiento ulteriores.

Las patatas fueron la rama de productos que se eligió en primer lugar para establecer normas para el consumidor. Después de muchas investigaciones, el Departamento de Agricultura puso en vigor, en 1947, las normas oficiales para el consumidor referentes a las patatas, con la esperanza de que, al emplearlas, los embarcadores tendrían como resultado satisfacer la demanda de los consumidores que desean patatas de mejor calidad.

Inmediatamente después de la publicación de estas normas, el Departamento comenzó a recibir peticiones de los preenvasadores para que se establecieran normas para el consumidor respecto a otros productos. El resultado fue que se establecieran y publicaran, en 1948, normas para el consumidor respecto a los tomates y hojas de espinaca. Desde entonces se han promulgado normas para el consumidor respecto a 8 otras hortalizas y 1 fruta, en las que quedan comprendidos: zanahorias, apio, maíz deshojado en mazorca, berzas, brócoli italiano en brotes, coles de Bruselas, chirivías, nabos y arándanos.

Para que las normas para el consumidor se distingan de los demás tipos de normas se adoptó el sistema de nomenclatura alfabética para las distintas clases. Esta política está de acuerdo con la seguida en divisiones de otras mercancías del Servicio de Mercadotecnia Agrícola que ha establecido normas referentes a productos preenvasados destinados al consumidor. Las normas nacionales para frutas y hortalizas elaboradas para pollería, huevos y productos lácteos, se identifican por nombres alfabéticos de clase.

En general, los requisitos de las clases para el consumidor son las mismas que para las clases comparables fijadas para las ventas al por mayor, con la sola diferencia de que las tolerancias respecto a defectos y otros factores son más reducidas, y los requisitos de limpieza son más

exigentes. Esta política ha facilitado el establecimiento de normas para el consumidor, debido a que se necesita menos labor de investigación sobre el terreno. También posibilita que el clasificador de las instalaciones envasadoras, adiestrado en cuanto a clasificar productos a base de las clases para el comercio al por mayor, pueda proceder a la clasificación a base de clases para el consumidor sin tener que recibir mucho más adiestramiento. Esta política facilita así mismo la inspección, por cuanto para inspeccionar un mismo producto de acuerdo con cualquiera de los tipos de normas, los inspectores se valen de las mismas interpretaciones clasificadoras.

El empleo de las normas para el consumidor como base para envasar y vender productos agrícolas de consumo todavía no se ha generalizado. Lo mismo que con el establecimiento y publicación de otros tipos de normas, se espera que se necesitarán muchos años para señalar normas para el consumidor referentes a todos los productos frescos que se preenvasan.

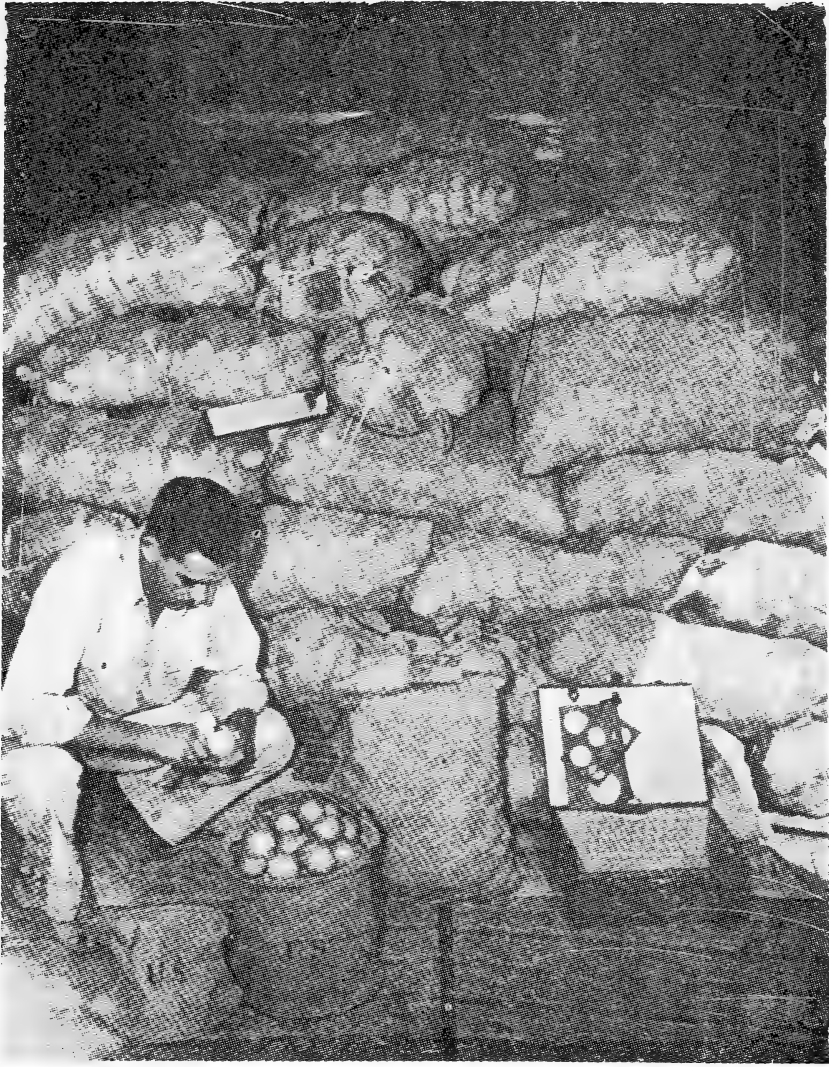
EL SERVICIO DE INSPECCION

La mayor parte de lo que hemos dejado expuesto pertenece a la historia y establecimiento de normas nacionales por la División de Frutas y Hortalizas del Servicio de Mercadotecnia Agrícola y los organismos que lo precedieron. La exposición que sigue tratará de su aplicación práctica.

Tal como lo hemos dicho anteriormente, el servicio de inspección ha estado en actividad a partir de 1918, cuando el Congreso asignó una partida del presupuesto para que hubiese inspección en los mercados receptores; 4 años después, en 1922, el Congreso dispuso que el servicio de inspección se extendiera también a los puntos de embarque. Existen oficinas federales de inspección en 76 de las ciudades más importantes de por todo el país y todos los 48 Estados colaboran con el Departamento de Agricultura en la labor de prestar servicio a los cultivadores y expedidores en los puntos de embarque.

Inspección en el punto de embarque

El servicio de inspección en el punto de embarque se mantiene en los diversos Estados, por medio de convenios de colaboración entre el Gobierno Federal y algún organismo del Estado. El organismo colaborador estatal suele ser el Departamento de Agricultura del Estado, aunque en unos pocos de ellos el convenio se ha hecho con algún otro organismo, tal como la Escuela de Agricultura del Estado. Actualmente hay en vigor convenios con 47 Estados, y en el Estado restante la labor se lleva a cabo con fondos de un fideicomiso manejado por la autoridad federal. La inspección en el punto de embarque está a la disposición de las partes económicamente interesadas, prácticamente en todas las regiones que producen en escala comercial (Fig. 3).



N. 7349

Figura 3. Inspector federal y del Estado inspeccionando patatas en un vagón parcialmente cargado en una estación de carga de Dakota del Norte.

Las diferencias que hay en las leyes estatales explican las variantes que presentan las cláusulas de los convenios, a saber: en los sueldos de los supervisores e inspectores; en el destino de los honorarios percibidos, y otras cuestiones parecidas. Sin embargo, por regla general los convenios disponen que el servicio estará bajo la dirección conjunta de los organismos federales y estatales. El supervisor federal extiende las licencias para los inspectores y es directamente responsable de su adiestra-

miento y supervisión, así como de la interpretación de las normas, de los procedimientos para hacer las inspecciones y de la expedición de certificados. La contratación de personal, la recaudación y destino de los honorarios, y demás puntos similares se dejan, en su mayor parte, en manos del organismo estatal colaborador. Los inspectores deben demostrar, a satisfacción del supervisor federal, que son capaces de inspeccionar debidamente los productos para los que se les ha extendido la licencia.

En la mayoría de los Estados importantes en la producción de frutas y hortalizas, en los que se hacen embarques durante la mayor parte de todos los meses del año, los supervisores federales tienen establecida su oficina durante todo el año. Sin embargo, en algunos Estados, donde las operaciones se llevan a cabo en cortas temporadas, tal como sucede en varios Estados al Este del río Mississippi, el supervisor permanece en ellos solamente durante la temporada activa de embarques. También los inspectores autorizados de estos últimos Estados se trasladan de uno a otro, a medida que van avanzando las temporadas de embarques. Muchos inspectores que, durante los meses de invierno, trabajan en Florida y Texas van siguiendo las cosechas en dirección al Norte durante los meses de fines de primavera y del verano y regresan al Sur en otoño, para la inspección de cítricos y hortalizas. De esta manera se aseguran empleo para casi todo el año. No es poco el agradecimiento que merecen estos inspectores federales y del Estado que, siguiendo las cosechas y desplazándose de un lado a otro, tienen que hacerlo sacrificando verdaderamente su vida de familia.

La magnitud de la organización del servicio de inspección en los puntos de embarque dentro de cada Estado depende del volumen de trabajo que se haya de manejar. En los Estados productores más importantes de Carolina, Florida, Texas, Washington, Oregon, Idaho, Colorado y en algunos más, en los que durante todo el año se hacen grandes embarques de productos agrícolas de consumo de muy diversas especies, se necesita una extensa organización de inspectores. Los supervisores federales de estos Estados han encontrado que era necesario establecer sucursales de la oficina de inspección en los distintos distritos productores. Al frente de estas oficinas hay inspectores competentes y con experiencia, y se hace todo lo posible para prestar un servicio rápido y eficiente a quienes solicitan inspecciones. Por regla general, los certificados de inspección se mecanografían y ponen al correo en estas oficinas sucursales, porque si este trabajo se hiciera en la oficina central del Estado se causarían considerables demoras.

En contraste con esta labor muy diversificada de inspección en el punto de embarque, la gran masa del trabajo de inspección de algunos Estados durante todo el año se lleva a cabo por conducto de una oficina central temporal, en la que posiblemente una gran cantidad de trabajo

se limite a una o dos cosechas de algún producto que han de inspeccionarse en un breve período de tiempo. El comercio de melocotones en Georgia, el de coles en Mississippi y el de patatas tempranas en los Estados del Litoral del Atlántico son ejemplo de estas operaciones breves en el tiempo.

La temporada de embarques para estos cultivos dura sólo unas cuantas semanas o unos pocos meses, y los embarques que se han de revisar en tan breve tiempo constituyen la gran masa de la labor anual de inspección en el punto de embarque. Por consiguiente, el supervisor federal encargado de la inspección de estas operaciones arma una organización para poder manejarlas adecuadamente, después de lo cual se puede cerrar la oficina temporal hasta que llegue la temporada siguiente. Las peticiones de inspección para los productos de diversos tipos de cultivos que se producen en menor escala en diversas épocas se tramitan entonces desde la oficina central del Estado, por lo que respecta a su inspección en los puntos de embarque.

Adiestramiento de inspectores para los puntos de embarque

Al comenzar la temporada de embarques de algún cultivo de importancia, el supervisor federal suele reunir su cuerpo de inspectores, incluyendo a los hombres con y sin experiencia, para enseñarles las interpretaciones de calidad y los procedimientos generales de inspección. En algunos Estados se dan cursos de adiestramiento para inspectores antes de que se abra la temporada de embarques o de que se celebren los contratos con los conserveros y enlatadores. En Ohio, Indiana y varios otros Estados, en los que hay empleado un gran número de inspectores para revisar los tomates que se entregan a las fábricas de conservas para su elaboración, cada año se dan cursos especiales para ellos justo antes de la temporada de recolección. Se considera que estas escuelas son necesarias para adiestrar a grupos tan numerosos de personas, debido a que la interpretación uniforme de la clase es de gran importancia para que el servicio se preste como es debido. Se dan cursos parecidos en Florida, Texas, California, Washington, Maine y muchos otros Estados, para enseñar a los inspectores a revisar cosechas tan importantes como las de cítricos, manzanas y patatas.

En estos cursos se enseñan a los alumnos todas las fases de la inspección del producto para el que se da la enseñanza. Se espera que lleguen a conocer a fondo todos los requisitos de las distintas clases del producto señaladas por las normas nacionales. Probablemente el atributo más importante del inspector bien capacitado sea el conocimiento a fondo de las clases del producto que revisa. Tiene que ser capaz de identificar los distintos defectos y enfermedades que afectan a aquel determinado producto, y de colocar cada uno de los especímenes en su clasificación correcta por clases. Se emplean diversos métodos

para capacitar al inspector con el fin de que adquiriera este conocimiento tan necesario. Los supervisores y otros inspectores ya adiestrados le ayudan, demostrándole la clasificación de muestras del producto de acuerdo con su clase correspondiente. Para calificar ciertos defectos hay definiciones específicas de grado, y el inspector no ha de hacer más que seguir las especificaciones que se le dan por escrito. Hay otros determinados tipos de defectos, tales como "falta de color" o "mal formado" que no pueden definirse más que en términos descriptivos generales, de manera que esta información ha de adquirirla mostrándole ejemplos específicos de un producto con dichos defectos, o empleando dispositivos auxiliares visuales.

La habilidad en la interpretación adecuada de los defectos de calidad no es el único atributo del inspector. Puede ser capaz de calificar perfectamente los defectos de calidad, pero, a menos que sepan registrar sus hallazgos y dar cuenta de ellos, su inspección carece de todo valor. Así pues, el buen inspector ha de demostrar su capacidad de registrar sus notas en forma sistemática y apropiada, puesto que las mismas han de ser la base del informe definitivo que habrá de constar en el certificado de inspección. La capacidad de describir y dar cuenta de sus hallazgos, en forma precisa y de acuerdo con las instrucciones, es exactamente tan importante al hacer la inspección como pueda serlo un juicio exacto al apreciar los aspectos físicos del producto.

Uno de los medios auxiliares principales para instruir a los nuevos inspectores y para capacitar a los que carecen de experiencia, para que interpreten debidamente los distintos factores que determinan la clase de ciertos productos, es empleando frutas y hortalizas de imitación, modeladas y producidas por el Departamento de Agricultura. Estos modelos en yeso están pintados por artistas que, por medio de una larga experiencia, han adquirido gran habilidad y se han acostumbrado a ilustrar los límites inferiores de las clases de muchos productos. Estos modelos resultan particularmente útiles para ilustrar defectos de color y forma, debido a que estos factores resultan imposibles de definir por medio de un lenguaje descriptivo. No es posible proporcionar modelos en yeso a todos los inspectores, debido al lapso tan corto que se necesita para prepararlos, y también debido a su costo. Sin embargo, en el transcurso de un largo número de años, el Departamento ha estado en posibilidad de surtir a cada supervisor federal, así como a cada oficina de inspección de los mercados receptores, un buen número de modelos, y cada año se añaden otros nuevos a la lista. Se emplean también muchísimas fotografías, tanto a colores como en blanco y negro, para ilustrar los defectos de clase de ciertos productos. También se han distribuido a los inspectores muchos comparadores de colores que les ayudan a interpretar debidamente los correspondientes a las clases de determinados productos. Estos auxiliares visuales ayudan materialmente

a mantener la uniformidad en la interpretación de clases y calidades en todo el país.

Al acabar el adiestramiento, se suele someter a los nuevos inspectores a un examen escrito para determinar cómo han captado el tema. Incluso después de haber recibido instrucciones en las escuelas mencionadas, es costumbre asignar a los nuevos inspectores una labor en la que trabajan con otros más antiguos y con experiencia, antes de que se les deje hacerlo a solas.

Durante el primer año, el inspector nuevo no puede trabajar más que con unos pocos productos, posiblemente con uno. Así pues, el inspector federal le expedirá licencia para que examine solamente los productos para los que haya demostrado aptitudes especiales. A medida que pasa el tiempo, puede recibir adiestramiento para la **inspección** de otras mercancías más, en cuyo caso se **añaden** estos otros artículos a su tarjeta de licencia. Cuando se **amplía** la licencia del inspector para que abarque otros productos más, el empleado va siendo cada vez más útil para el **servicio**. Sin embargo, se pueden necesitar muchos años de **experiencia** antes de que el inspector sea apto y capaz para proceder **a la** revisión de hasta una docena de productos. A menudo la experiencia califica al inspector para puestos mejor pagados dentro de la industria privada. Algunos llegan a gerentes de conserveras y enlatadoras. Otros se convierten en especialistas en mercadotecnia del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Otros ocupan buenos empleos de mercadotecnia en los gobiernos de los Estados o en la industria.

Procedimiento de inspección

Muchos grandes expedidores que trabajan con fábricas de conservas colocan solicitudes globales con el servicio de inspección, para que revisen todos sus embarques. Los supervisores federales, u hombres clave, que tienen a su cargo la oficina delegada más cercana a la fábrica de conservas, suelen asignar determinados inspectores para que asuman la responsabilidad del trabajo en dichas instalaciones de expedición. Por lo tanto, al presentarse el inspector por la mañana en la sala de envase o embalaje, constata con el expedidor o su sobrestante cuáles son los vagones que se han de cargar y revisar en el día. Los expedidores más pequeños pasan sus solicitudes por teléfono a la oficina de inspección más cercana, en la que el supervisor federal o el hombre clave al frente de la misma nombra inspectores para los distintos puntos de las inmediaciones, de acuerdo con las necesidades de trabajo del día.

Supongamos que un inspector en posesión de licencia ha sido nombrado para que acuda a determinada casa expedidora para que haga la inspección de un vagón de manzanas puestas en cajas que está siendo cargado, y para que tome nota del procedimiento que podría seguir para hacer la revisión y dar cuenta de ella. Al llegar a la casa expedi-

dora, probablemente escoja una caja del producto que están clasificando los clasificadores, para examinar quizá 50 manzanas de las contenidas en aquélla. Calificarán las manzanas defectuosas o faltas de medidas de la muestra y anotará esta información en su hoja de clasificación. Luego, probablemente escoja otra caja y clasifique otra muestra similar.

Sin duda alguna, la inspección de unas pocas muestras le indicará si los clasificadores están haciendo su labor en debida forma, y el inspector comunicará sus hallazgos al sobrestante de la casa expedidora de conformidad con lo por él constatado. Si encuentra que las muestras están demasiado cerca del límite de la clase que se está envasando, probablemente el sobrestante les pida a sus clasificadores que procedan con mayor cuidado. Esta información dada por el inspector es muy útil para el sobrestante de la casa expedidora, puesto que con ella se pueden ahorrar mucho tiempo y costos de mano de obra al cargar un vagón de una clase determinada del producto.

Suponiendo que el inspector encuentra que las pocas muestras por él escogidas quedan dentro del margen de tolerancia correspondiente a su clase, probablemente se tome tiempo para hacer en su hoja de trabajo otras anotaciones más, necesarias para la información que habrá de constar finalmente en el certificado de inspección. Anotará: la hora y la fecha en que comenzó su inspección; el número, iniciales y clase del vagón; el nombre y dirección de la persona que solicitó la inspección, y el nombre del expedidor. Luego probablemente examine el vehículo y tome nota e informe al sobrestante acerca de cualquier defecto del equipo que pueda afectar el embarque. Antes de dar por terminada su inspección, anotará en su hoja de trabajo; el estado de los arcones con respecto a la cantidad de hielo presente en los mismos, a la posición de las cubiertas de escotillas, a si los tapones contra aguas están dentro o fuera del vagón y así los desagües están abiertos o cerrados.

A continuación anotará, bajo el encabezado "Productos"; el nombre del que se expide; su variedad, si se conoce; la clase de envases con sus marcas e identificaciones, tal como habrá de verse en las etiquetas o en la caja; la medida de las manzanas que consta estampada en las cajas, y los números de la partida. Antes de dar por terminada la inspección, inscribirá en su hoja de trabajo el número de recipientes cargados en el vagón, tal como resulte de su cuenta real o del manifiesto del expedidor.

En este momento, probablemente el inspector escoja, al azar, más cajas llenas, examine unas muestras de cada una y anote sus hallazgos en la hoja de trabajo. Este registro le dará el número de manzanas defectuosas o faltas de tamaño de cada muestra, así como le indicará el grado de color, la forma y la fase de madurez. A medida que se vaya haciendo la operación de carga en el vagón, también anotará en su hoja de trabajo: la forma en que se ha llevado a cabo, el número de filas e hileras de cajas, los listones colocados entre hileras superpuestas, y si el

vagón quedó cargado en toda su longitud o solamente en sus extremos con tirantes centrales entre las puertas.

Durante el curso de la inspección, el inspector probablemente examine muestras de cuando menos 15 cajas llenas, con el fin que le sirvan de base para dar cuenta del tamaño, calidad y estado del embarque. Si encuentra irregularidades en las muestras revisadas, habrá de examinar más muestras de las que tendrá que ver si todas fuesen bastante uniformes en sus defectos respecto a la clase. En todo caso, el inspector revisará cuantas muestras estime necesarias para que sean una verdadera representación del tamaño, calidad y estado del embarque. Al terminar su examen de muestras, sacará el total de los diversos defectos y de las manzanas fuera de tamaño y calculará sus porcentajes. Entonces estará listo para asentar en su hoja de trabajo las declaraciones de tamaño, calidad y estado que corresponden a la totalidad del vagón.

Si el promedio de manzanas defectuosas queda dentro de los márgenes de tolerancia especificados para la clase envasada, anotará el número de la clase bajo el encabezado correspondiente. Si el promedio rebasa el margen de tolerancia, indicará que la carga no alcanza a ser de la clase indicada y los motivos de ello. Antes de salir del vagón, el inspector anotará la hora en que ha terminado la inspección y, como paso final le pondrá una etiqueta que indique cuándo, cómo y por quién fue revisado el vagón.

Antes de marcharse de la casa expedidora, el inspector revisará todas sus anotaciones, inclusive la del número del vagón, para cerciorarse de que toda la información ha quedado anotada en su totalidad y con exactitud. A su regreso a la oficina de inspección, que muy bien pudiera no ser antes de anochecido si ha tenido que revisar otros vagones, el inspector entregará su hoja de trabajo al supervisor o inspector jefe de la oficina, quien también comprobará la información anotada en la hoja antes de hacer mecanografiar el certificado para enviarlo al solicitante. A la hoja de trabajo se adjunta una copia del certificado mecanografiado, para conservarlo todo junto en los archivos. Este es el procedimiento habitual que se sigue para inspeccionar un vagón de frutas u hortalizas en el punto de embarque; claro está que con ciertas variantes que corresponden a los diferentes productos y situaciones.

En la figura 4 se ve una reproducción del certificado típico de inspección que se libra a cada solicitante.

Por qué los expedidores solicitan la inspección

A menudo hay quien hace la pregunta de por qué los cultivadores y expedidores están dispuestos a pagar varios dólares por una hojita de papel que contiene la descripción de una carga de vagón o camión entero de productos agrícolas de consumo cuando, por lo que respecta al Gobierno Federal, la inspección no es obligatoria. En primer lugar, sabe que la información que consta en el certificado es aceptada por

Fórmula FV 47 (Virginia)
(12-6-48)
Formerly FDA-10

DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DE LOS ESTADOS UNIDOS
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA E INMIGRACION DE VIRGINIA

B 44979

CERTIFICADO DE INSPECCION

Este certificado se expide en cumplimiento de los reglamentos del Secretario de Agricultura que rigen la inspección de diversos productos de conformidad con la ley de asignaciones presupuestarias para el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, las Leyes de la Asamblea de Virginia, y es admisible como prueba plena en todos los tribunales de los Estados Unidos y del de Virginia. El certificado no excusa la falta de cumplimiento de cualquier ley reguladora hecha cumplir por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos o por el Departamento de Agricultura e Inmigración de Virginia, o por la Administración Federal de Alimentos y Medicamentos.

Punto de inspección Winchester, Va. Clase del vagón: Frigorífico Iniciales y número del vagón FCEX 5 6 2 6 5
 Inspección comenzada a 4:15 p.m. enero 17, 1956 Terminada a 8:45 a.m. enero 18, 1956
 Solicitante: Winchester Apple Co. Dirección: Winchester, Va.
 Expedidor: el mismo Dirección: la misma

Yo, el abajo firmado hice, en la fecha arriba indicada, una inspección personal de las muestras del lote de productos aquí descritos y, por el presente, certifico que la calidad y/o estado a dicha hora y en la fecha dicha, correspondientes a los productos, tal como lo indicaban las muestras, eran como se declara abajo:

Estado del vagón: Cubiertas de escotilla cerradas, tapones dentro, arcones llenos de hielo.

Productos: MANZANAS rojas de York, en canastas de 1 bushel tipo barril, etiquetados "W. Brand, Winchester Apple Co., Winchester, Va." -- con sello "U. S. Fancy, York rojas, de 2-3/4 pulg. o más". --- Cuenta del cargador : 528 canastas.

Carga: Atravesada de un lado a otro de un extremo, 22 filas, 6 hileras, pilas de 4.

Embalaje: En general bastante cerrados. Aros en el frente. Forro interior de papel. Discos de cartón ondulado bajo la tapa. Tiras de papel encerado sólo en el frente.

Tamaño: Generalmente de 2-3/4 a 3-3/4 pulgadas de diámetro, la mayoría de 3 a 3-1/2 pulgadas.

Calidad y estado: Generalmente todas rojas; la mayoría, 60% a 90% de buen color rojo. Defectos de clase dentro de la tolerancia. Firmes la mayoría, algunas maduras y firmes. Sin pudrición.

Clase: U. S. Fancy, 2-3/4 pulgadas o más.

Hons. \$ 10.56
 Gastos _____
 Total \$ 10.56

L. F. Dulan Inspector.

L. F. Dulan.

SI VASE REFERIRSE A ESTE CERTIFICADO POR SU NUMERO

Figura 4. El certificado de inspección federal y del Estado es un registro oficial de la clase, estado y descripción del embarque.

todos los tribunales federales y por la mayoría de los estatales como prueba plena de los hechos consignados en él.

Por consiguiente, si tiene un contrato con un comprador lejano para entregarle un vagón de un producto de determinada clase, y que ésta aparece especificada en el certificado, tiene la satisfacción de saber

que su embarque cumple con las disposiciones que regulan la clase indicada en el contrato y que, si el cargamento no fuese aceptado por el consignatario alegando incumplimiento en cuanto a la clase, corresponderá a éste probar una causa justa para el rechazo. Considera que los pocos dólares invertidos en el servicio de inspección constituyen un seguro de muy poco costo y, en realidad, lo es, si se le compara con las pérdidas en que podría incurrir en el caso de un rechazo injusto, aunque no fuese más que de un solo vagón de productos.

Hay otras ventajas que el expedidor sabe también apreciar. Muchos grandes expedidores reciben valiosa ayuda por parte de los inspectores en cuanto a los procedimientos adecuados para clasificar, envasar y cargar su producto para embarcarlo. Los inspectores no están obligados a hacer este trabajo de educación, pero, cuando se les solicita y si el tiempo se lo permite, están más que dispuestos a comunicar sus conocimientos a los demás.

Aparte de todas las demás ventajas, muchos expedidores opinan que el costo del servicio les sale sencillamente compensado con el efecto psicológico que la presencia del inspector en el almacén de envasado y embalaje surte en la calidad del trabajo que llevan a cabo sus empleados.

Inspección de productos destinados a la elaboración

Los supervisores federales de diversos Estados también supervisan la inspección de productos destinados a servir de materia prima para elaborarla en fábricas de conservas y demás instalaciones de elaboración. En unos pocos Estados este tipo de inspección alcanza mayores proporciones que la inspección de cargas de frutas y hortalizas frescas para el mercado hecha en el punto de embarque. Los dos tipos de inspección reclaman procedimientos algo distintos para llevarlas a cabo. El conservero o elaborador que, por regla general, es quien solicita la inspección tiene que hacer su solicitud forzosamente mucho antes de la temporada de la recolección, para que el servicio de inspección pueda hacer los arreglos necesarios para proporcionar el servicio.

Respecto a la inspección de productos para su elaboración, los supervisores e inspectores federales prestan muy buenos servicios a los cultivadores demostrándoles la aplicación de las normas nacionales a los productos. Por ejemplo: para la inspección de tomates para conservas, en la que el color del fruto constituye un factor tan importante, al principio de la temporada los inspectores se toman el tiempo necesario para enseñarles a los cultivadores cuáles son los que deben recoger para recibir las máximas ganancias a cambio de su producto. También los supervisores e inspectores federales son llamados a menudo para que demuestren la aplicación de las normas nacionales, en cursos para recolectores que se dan en las zonas productoras (Fig. 5). De esta manera, los cultivadores se enteran de los requisitos exigidos por las normas y

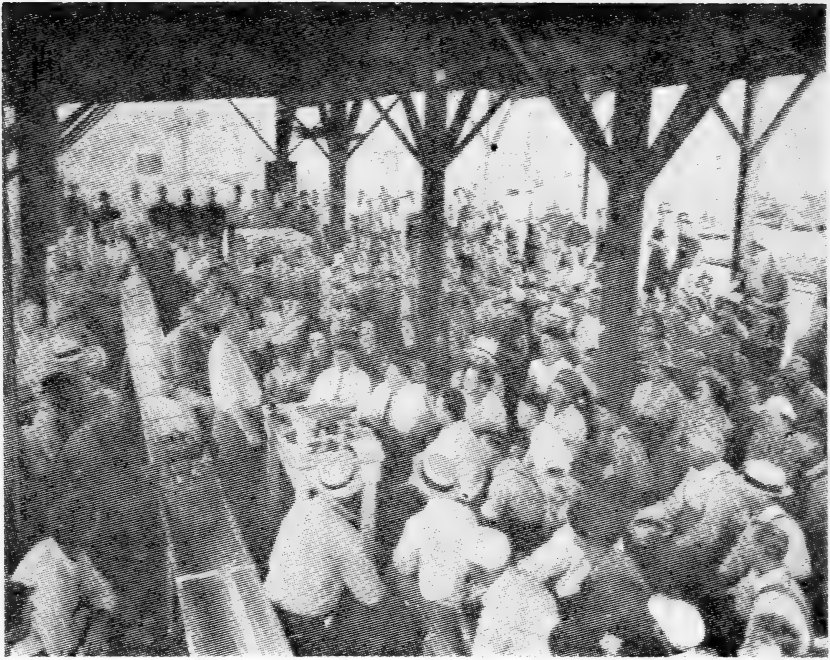
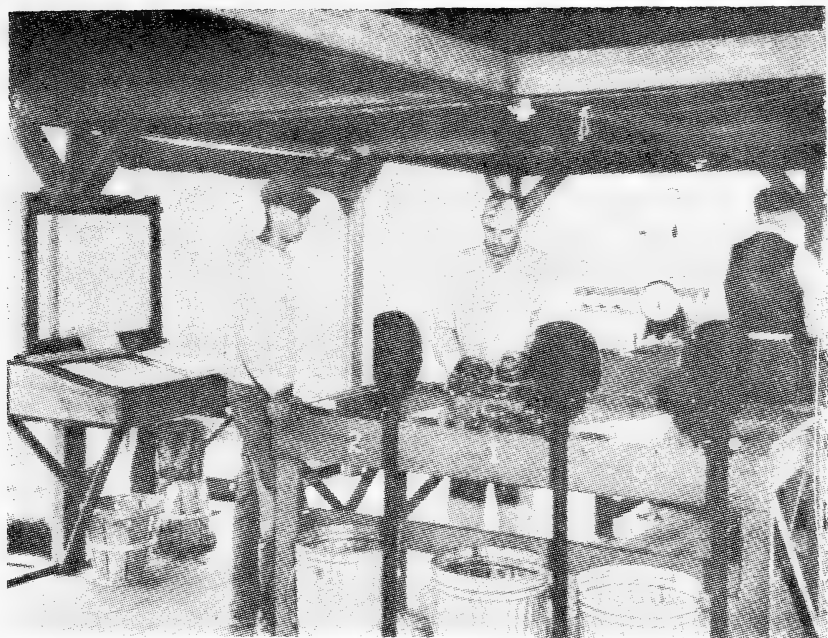


Figura 5. Inspector federal de supervisión explicando a cultivadores, enlatadores y trabajadores de campo de los conserveros, en un curso de recolección en Indiana, cómo se han de escoger los tomates destinados a la elaboración para que cumplan con los requisitos de las normas nacionales

están en posibilidad de enseñar a sus jornaleros o pizcadores de acuerdo con ellas.

Por regla general, los inspectores con licencia van destinados a una fábrica o elaboradora, o bien a una estación de embarque, por toda la duración de la temporada. Los honorarios de inspección se establecen sobre una base semanal. Su costo varía en los distintos Estados, pero, a comienzos de 1956, la escala era de alrededor de 90 a 120 dólares por semana y por hombre. Estos cargos incluyen el salario del inspector, el costo de la supervisión y los suministros aparte del equipo de inspección.

El equipo para la revisión de productos destinados a la elaboración suele consistir en: una mesa para la inspección; balanzas para pesar muestras; recipientes, tales como cubetas o pailas de hierro galvanizado, para contener muestras; una regla de cálculo o una tabla de equivalencias para calcular porcentajes, y varios otros artículos diversos. La rapidez es esencial en la inspección de productos que tengan que elaborarse, para que las entregas puedan llegar a tiempo a la fábrica elaboradora y que la pérdida de tiempo se mantenga al mínimo por lo que respecta a cultivadores y transportistas. Por este motivo se presta mucha atención en proporcionar equipo bueno y debidamente dispuesto.



: 1519

Figura 6. Inspectores federales y del Estado clasificando muestras de tomates de las cargas del cultivador que están siendo entregadas a una enlatadora de Ohio. Los tomates U. S. No.1 se colocan en el compartimiento central de la mesa con cubierta basculante, y los U. S. No.2 y desechos se colocan en los compartimientos laterales. Cuando se ha completado la clasificación, el inspector bascula la cubierta de la mesa para que los tomates caigan directamente en los recipientes colocados sobre básculas. Por último, registra los pesos y calcula los porcentajes de cada separación, que también anota en el memorándum de inspección

Por ejemplo: las mesas para la inspección de tomates suelen estar construidas con cuatro compartimientos, para poner en ellos los tomates de diversas clases a medida que se les va clasificando. La cubierta de las mesas está hecha de manera que se la puede volcar, para que deje caer los tomates ya clasificados en cubetas colocadas encima de balanzas. Muchos elaboradores proporcionan balanzas o básculas con una esfera o carátula que sobresale por encima de la cubierta de la mesa, de manera que el inspector puede leerlas sin abandonar su lugar en el frente de la mesa.

En el procedimiento real de inspección, el inspector escoge unos envases de los cargamentos hechos por el cultivador, en el momento en que los mismos llegan a la fábrica, y con los que cree tendrá una representación de cómo está constituida la partida del producto. Luego vierte con cuidado encima de la mesa de inspección las cajas escogidas, examina cada uno de los frutos y los coloca en el compartimiento de la mesa que les corresponde según su clase (Fig. 6). Cuando ha terminado la clasificación de las muestras, anota en el memorándum de inspección

el peso de los frutos de cada compartimiento. Sirviéndose de la regla de cálculo o unas tablas de equivalencias, calcula luego el porcentaje por peso correspondiente a cada clase y lo anota. Una de las copias firmadas del momerándum se entrega al cultivador o transportista, otra la conserva quien solicitó la inspección y la tercera queda en poder del inspector (Fig. 7). La liquidación definitiva de la carga se hace a base de los porcentajes de cada clase que aparecen indicados en el memorándum.

La inspección de productos destinados a la elaboración, basándola en las normas nacionales, ha ido aumentando desde hace cierto número de años. El sistema de contar con un inspector federal y del estado que sea imparcial, para que determine el porcentaje de las diversas clases del producto que hay en las cargas o partidas entregadas, es conveniente tanto para el elaborador como para el cultivador. Con este sistema, el cultivador tiene incentivo de entregar la mejor clase posible de sus productos, puesto que, cuando más alta es la calidad, más grandes son también sus beneficios. Naturalmente bajo este sistema, el conservero o enlatador recibe materia prima de mejor clase, con la que puede fabricar productos acabados de alta calidad. El sistema ha acabado también con un número incontable de acaloradas disputas entre cultivadores y elaboradores para la liquidación de los productos entregados.

Inspección a base de normas para el consumidor

A partir de la instauración del programa de normas para el consumidor, el Departamento de Agricultura ha estado preparado para proporcionar inspección a quienes la soliciten, ya sea a base de partidas separadas, o de inspección continua. Cuando se solicita la inspección de una partida, se da por supuesto que quien la pide ha envasado una partida de sus productos que cumple con los requisitos de determinada clase, y que desea poseer un certificado de inspección que lo acredite así. En estas circunstancias, el inspector saca de la partida unas muestras representativas, examina su contenido, y da cuenta de la calidad, estado y clase de producto, anotándolas en el certificado de inspección. El costo de las inspecciones se hace a base de lote o carga de vagón, o de la cantidad de tiempo que se necesita para hacer la inspección. En agosto de 1956 los honorarios habituales para una inspección de clase y estado, en los mercados, era de 10 dólares por vagón, y la tarifa por honorarios era de 4 dólares por hora.

Por otra parte, la inspección continua se vale de un sistema de operación completamente diferente. Este servicio se proporciona, primordialmente, a los expedidores y preenvasadores cuyo volumen de producción es suficiente para que merezca que se paguen los servicios de un inspector que esté disponible en todo momento, cuando se está envasando o embalando el producto que se ha de revisar. El servicio se proporciona a los solicitantes que radican ya sea en puntos de em-

Forma FV-27 (Tomates)
(8-13-54)

CERTIFICADO DE INSPECCION F-099966

Este certificado se expide de conformidad con la ley de asignaciones presupuestarias para el Departamento de Agricultura y es admisible como prueba plena en todos los tribunales de los Estados Unidos. Este certificado no excusa la falta de cumplimiento de cualquier ley reguladora hecha cumplir por el Departamento de Agricultura o la Administración Federal de Alimentos y Medicamentos.

Punto de inspección: Hanover Ga. Fecha: Agosto 27-1955 Hora: 4:30 p.m.
 Enlatadora: John Joe Carving Co. Cultivador: Thomas Jones
 Producto revisado: Tomates Número de envases 280
 (cuenta del cultivador)

Yo, el abajo firmado hice, en la fecha arriba indicada, una inspección personal de muestra del lote aquí descrito y, por el presente, certifico que al estado en la hora anotada y en la fecha indicada, tal como lo presentaban las muestras dichas era como se manifiesta aquí.

CLASE	LIBRAS	PORCENTAJE
U.S. No. 1	91	69
U.S. No. 2	39	30
DESECHOS	1	1
TOTAL	131	100

H. T. Spencer
INSPECTOR

La información puesta abajo es para conveniencia del enlatador y su exactitud no está garantizada por el Inspector arriba firmante.

Peso bruto _____ lbs. U.S. No. 1 @ \$ _____ \$
 Tara _____ lbs. U.S. No. 2 @ \$ _____ \$
 Neto _____ lbs. de desecho
 VALOR DE TODA LA CARGA \$ _____

Figura 7. Este tipo de memorándum de inspección en el que aparecen los porcentajes de cada clase y desechos en las cargas enviadas por el cultivador, es el que se expide para los productos destinados a la elaboración.

barque o en mercados finales. Para obtener los servicios de un inspector, a base de un convenio de inspección continua, quien los solicite debe pedirlos por conducto del inspector federal radicado en la oficina de inspección del mercado terminal más cercano, o bien por el del inspector federal de supervisión radicado en el Estado en el que el solicitante desee que se haga la inspección. En uno y otro caso, el solicitante ha de firmar un contrato en el que se establecen, principalmente: la manera en que se hará el pago del servicio, las obligaciones del solicitante en cuanto a mantener en condiciones sanitarias el almacén de envasado o embalaje, y las obligaciones del inspector para llevar a cabo los servicios.

El solicitante está también obligado a proporcionar cualquier equipo especial que pueda necesitarse, tal como balanzas, recipientes para las muestras y demás artículos similares.

Al llevar a cabo su menester a base de convenio de inspección continua, el inspector saca muestras del producto a intervalos regulares, a medida que van saliendo de la línea de envase o embalaje. Después de analizar una muestra anota sus hallazgos en una hoja de control de calidad. En esta hoja se indican: la hora en que se hizo la inspección de la muestra, el porcentaje de defectos (que incluye columnas distintas

para el porcentaje de podredumbre u otros defectos graves), el porcentaje de ejemplares faltos de tamaño, el contenido de tierra (si la limpieza es uno de los factores determinantes de la calidad), y demás información relacionada con la determinación de la calidad del producto. Si la muestra no concuerda con los requisitos de la clase que se está envasando o embalando, el inspector lo notifica inmediatamente al sobrestante del expedidor. Este, a su vez, puede dar los pasos necesarios para corregir la situación. A menudo esto se logra disminuyendo la velocidad del transportador de banda utilizado en la clasificación, o aumentando la presión del agua en las piletas de lavado, si el contenido de tierra tiene algo que ver con la clasificación. En otras palabras; la obligación principal del inspector continuo en una instalación expedidora es mantener a la dirección de la empresa informada respecto a si se está manteniendo o no la calidad de las expediciones.

Los solicitantes que operan a base de un convenio de inspección continua pueden o no poner en sus productos etiquetas indicando la clase. Sin embargo, el solicitante que utilice el servicio cuenta con el privilegio de anotar dentro del contorno del escudo del Departamento de Agricultura la designación de clase que las normas nacionales para el consumidor asignan al producto. También está permitido que, dentro del contorno del escudo, se manifieste que el producto se envasa o embala bajo inspección continua del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Algunos preenvasadores han utilizado los servicios de un inspector continuo, sin poner en el producto etiquetas indicando la clase, y tampoco ha utilizado el escudo oficial, porque creen que los servicios que el inspector les presta en cuanto a mantener el control de calidad ya compensan sobradamente el costo de los mismos.

El costo que para el solicitante tiene un convenio de inspección continua era, a principios de 1956, de 100 dólares por semana. Esta cifra comprende el sueldo del inspector, el costo de su adiestramiento y supervisión, el de las hojas de control de calidad y el de los certificados de inspección.

Inspección federal en los mercados receptores

La inspección de frutas y hortalizas frescas en los mercados receptores se lleva a cabo solamente bajo supervisión federal, mientras que la inspección en los puntos de embarque se hace bajo supervisión conjunta federal y estatal. Tal como se recordará, este servicio, iniciado en 1918, quedó establecido 4 años antes de que el Congreso dictara ninguna disposición acerca de la inspección en los puntos de embarque, con el fin de permitir que los expedidores tuvieran constancia del estado de los productos agrícolas de consumo a su llegada al mercado. Más adelante este servicio se extendió a los que los recibían y a las demás partes económicamente interesadas.

Los inspectores están empleados de acuerdo con las leyes y reglamentos del servicio civil (empleados del Estado y la Federación). Para poder aspirar al puesto, deben contar con cierto grado de instrucción o de experiencia en trabajo parecido y, para entrar en el servicio, deben pasar con éxito un examen de competencia. Por regla general, a los inspectores nuevos se les dan varias semanas de instrucción y adiestramiento intensivos, ya sea en Chicago o Nueva York, o en alguno de los otros grandes mercados centrales. Durante este período, unos patólogos de mercados del Servicio de Mercadotecnia Agrícola les ayudan a instruirse dándoles un curso acerca de los síntomas, importancia e identificación de las principales enfermedades que se descubren en los mercados. Para ayudar a los alumnos en esta fase de su labor, se llevan a la clase, de vez en cuando, ejemplares de frutas y hortalizas frescas afectadas por los distintos tipos de prodredumbre o defectos, secados de los vagones en que se les ha inspeccionado, de manera que, al final del período de adiestramiento, los alumnos son eficientes en la identificación de los defectos y enfermedades más importantes.

De todos modos, esta ayuda prestada por los patólogos de mercados no llega a su fin en los cursos de adiestramiento. Sus servicios están siempre disponibles en todo momento, en calidad de asesores, en Chicago, Nueva York y Washington, y los supervisores e inspectores radicados en los puntos de embarque están enviando continuamente a los asesores especímenes de distintas frutas y hortalizas afectados por enfermedades que han de identificarse y estudiarse. La identificación adecuada de enfermedades en los lotes revisados de frutas y hortalizas frescas tiene gran importancia en relación con la liquidación de controversias entre expedidores y consignatarios, así como con las reclamaciones contra las compañías de transporte. La liquidación equitativa de las disputas acerca del estado de la llegada de un embarque gira, con frecuencia, en torno del punto de si las enfermedades estaban ya presentes en el punto de embarque o si se desarrollaron en tránsito. Así pues, es muy necesario que los inspectores estén siempre al día en esta importante fase de la uniformización e inspección.

El adiestramiento comprende también instrucción acerca de los requisitos señalados por las normas, y de las técnicas de inspección. Además de la labor en clase acerca de estos temas, los alumnos van destinados a ayudar a inspectores con experiencia, para efectuar verdaderas inspecciones en vagones o camiones, así como en cámaras frigoríficas. Estos inspectores con experiencia instruyen al alumno en todas las fases del trabajo, que incluyen: apertura del vagón, toma de muestras, calificación de defectos, anotación de los hallazgos en la hoja de notas, y redacción adecuada de la información que ha de hacerse en el certificado de inspección.

A menudo se le asigna al alumno la responsabilidad de la interpretación de las notas y de registrar los hechos que habrán de aparecer

en el certificado. Su labor es comprobada cuidadosamente por inspectores y supervisores con experiencia y, por medio de críticas constructivas, aprende también rápidamente los procedimientos de inspección y adquiere confianza en sí mismo. Cada semana se celebran exámenes para indicar la capacidad del alumno como inspector. Este adiestramiento intensivo suele continuarse por un período de 6 semanas a 2 meses.

Al terminar el curso, los nuevos empleados suelen ir destinados a alguna de las oficinas más grandes, donde siguen trabajando por algún tiempo con inspectores de experiencia. La mayoría de los inspectores federales, que actualmente prestan sus servicios en alguna de las 76 oficinas situadas en las ciudades más grandes de todo el país, comenzaron su carrera en las oficinas de inspección de Chicago o de Nueva York. Los supervisores federales de inspecciones en los puntos de embarque de la mayoría de los Estados recibieron adiestramiento como inspectores de mercados receptores.

La inspección en los mercados receptores puede obtenerse no solamente en los mercados donde se hallan radicadas las oficinas de inspección, sino también en cualquier otra ciudad o población, siempre que quien la solicite esté dispuesto a pagar el costo de transporte y demás gastos del inspector para ir y venir de dichas oficinas. Claro está que no hay posibilidad de sostener oficinas de este tipo en todas las ciudades y poblaciones del país, debido a que su respectivo volumen de negocios no justificaría el costo. Hay oficinas de inspección de mercado receptor en las ciudades siguientes:

Albany, N. Y.	Dallas, Tex.	Milwaukee, Wis.
Anna, Ill.	Denver, Colo.	Minneapolis, Minn.
Asheville, N. C.	Detroit, Mich.	Mobile, Ala.
Atlanta, Ga.	Duluth, Minn.	Montgomery, Ala.
Augusta, Maine	Fargo, N. Dak.	Nashville, Tenn.
Baltimore, Md.	Harrisburg, Pa.	Newark, N. J.
Baton Rouge, La.	Hartford, Conn.	New Orleans, La.
Birmingham, Ala.	Houston, Tex.	New York, N. Y.
Boston, Mass.	Indianápolis, Ind.	Norfolk, Va.
Buffalo, N. Y.	Jackson, Miss.	Oakland, Calif.
Charleston, W. Va.	Jacksonville, Fla.	Oklahoma City, Okla.
Charlotte, N. C.	Kansas City, Mo.	Orlando, Fla.
Chicago, Ill.	Los Angeles, Calif.	Philadelphia, Pa.
Cincinnati, Ohio.	Louisville, Ky.	Phoenix, Ariz.
Cleveland, Ohio.	Madison, Wis.	Pittsburg, Pa.
Columbia, S. C.	Memphis, Tenn.	Portland, Oreg.
Columbus, Ohio.	Miami, Fla.	Portland, Maine
Providence, R. I.	San Antonio, Tex.	Tampa, Fla.
Raleigh, N. C.	San Diego, Calif.	Topeka, Kans.
Richmond, Va.	San Francisco, Calif.	Trenton, N. J.
Riverhead, L. I., N. Y.	Savannah, Ga.	Vallejo, Calif.
Roanoke, Va.	Seattle, Wash.	Washington, D. C.
Rochester, N. Y.	Shreveport, La.	Wilkes-Barre, Pa.
Sacramento, Calif.	Springfield, Ill.	Winter Haven, Fla.
St. Louis, Mo.	Syracuse, N. Y.	Youngstown, Ohio
Salt Lake City, Utah.		

Un gran porcentaje de las solicitudes de inspección en mercados receptores se refieren a vagones de productos agrícolas de consumo que los consignatarios creen que han cambiado de estado durante el período de tránsito. Así pues, el consignatario puede solicitar la inspección sólo en lo referente al estado de la mercancía. Quiere contar con el informe

oficial de inspección, con el solo fin de que el mismo indique qué porcentaje de la mercadería se ha deteriorado y hasta qué punto.

La información contenida en el certificado puede emplearse para establecer una liquidación final con el expedidor, y también con el fin de que ayude a determinar a quién corresponde la responsabilidad por el deterioro. Posiblemente las temperaturas altas dentro del vagón y la falta de hielo en los arcones puede indicar que la compañía ferrocarrilera incurrió en negligencia en el manejo del vagón. También, el inspector puede indicar la enfermedad específica que causa la podredumbre. El daño pudo causar alguna enfermedad del campo que no evolucionó sino hasta que el vagón estaba ya en camino. En este caso, la responsabilidad del daño deberá asumirla el expedidor, puesto que el producto no estaba en estado apropiado para embarcarlo. El certificado de inspección sirve de ayuda material para fijar las responsabilidades por daños, y para determinar quién deberá soportar las pérdidas, si las ha habido.

A menudo, el consignatario puede poner en tela de juicio la clase de un vagón de productos agrícolas de consumo que en el punto de embarque fue inspeccionado y certificado cual perteneciendo a determinada clase. Por lo tanto, puede solicitar una inspección de apelación. Para esta clase de inspecciones se suelen nombrar dos inspectores para que las lleven a efecto, en cuyo caso habrán de examinar un número de muestras cuando menos igual al doble del señalado en el reglamento. No se le cobra al solicitante si se descubre que la inspección hecha en el punto de embarque fue errónea, y se cambia el certificado.

El procedimiento de inspección seguido en los mercados receptores es similar al que emplean los inspectores en el punto de embarque. El inspector federal recoge muestras representativas, sacándolas de distintas partes del vagón o de la partida, las analiza de acuerdo con los requisitos fijados por las normas, y da cuenta de los hechos en su certificado de inspección (Fig. 8).

El certificado de inspección en el mercado receptor difiere del que se expide en el punto de embarque en que en él aparecen encabezados aparte para las manifestaciones de calidad y estado. En los certificados de inspección hecha en el punto de embarque, estos dos encabezados se hallan reunidos en uno. Claro está que la manifestación referente a la calidad corresponde a factores permanentes de clase que no cambian mientras la mercancía está en tránsito. Los defectos de carácter progresivo, tales como podredumbre, menoscabo por congelación, marchitez, y demás factores que están sujetos a cambio durante el período de tránsito, se anotan bajo el encabezado correspondiente al estado.

La inspección en el mercado de destino no está, en modo alguno, limitada a la inspección para expedidores o consignatarios de lotes o cargas de vagón. Los inspectores en los mercados de destino revisan



Figura 8. Inspectores federales revisando un vagón de cebollas en un mercado del Este

también suministros, la mayoría de ellos a base de normas nacionales, por cuenta de organismos gubernamentales y particulares, tales como: la Armada, el Mercado Central de Cuartel-Maestros, el Cuerpo de Infantería de Marina, el de Guardacostas, los servicios de las Administraciones de Veteranos, las líneas navieras y diversas instituciones municipales y de condado. Durante el año fiscal de 1956, las inspecciones para organismos particulares y del gobierno ascendieron a un total equivalente a 46.636 lotes de vagón, mientras que en los mercados de

destino se inspeccionaron, para expedidores y consignatarios, 46,636 cargas de vagón entero.

La inspección de compras hechas por el gobierno tiene importancia desde el punto de vista de cerciorarse de si los vendedores entregan productos de la calidad exigida en las especificaciones del contrato. Sin esta inspección no cabe duda de que el gobierno sería el vertedero al que irían a dar una gran parte de las frutas y hortalizas de baja calidad que llegan a los mercados.

SERVICIO DE ACUERDO CON LA LEY DE MERCANCIAS AGRICOLAS PERECEDERAS

No habría exposición completa de la uniformización e inspección de frutas y hortalizas frescas si dejáramos de mencionar el servicio que presta la División de Frutas y Hortalizas, para hacer cumplir las disposiciones de la Ley de Mercancías Agrícolas Perecederas. Esta ley que se conoce vulgarmente entre el comercio de productos agrícolas perecederos como Ley PAC o PACA (*Perishable Agricultural Commodities Act*) fue promulgada por el Congreso en junio de 1930, con el fin de impedir prácticas incorrectas y fraudulentas en la venta de frutas y hortalizas frescas, en el comercio entre estados y con el exterior, y para proporcionar alivio a los que sufrían las consecuencias de dichas prácticas. Según lo dispuesto por la ley, para poder operar, todos los tratantes, comisionistas y corredores que manejan frutas y hortalizas frescas o congeladas, que se llevan de un Estado a otro o que salen destinadas a países extranjeros, están obligados a poseer una licencia. El costo de la licencia es de 15 dólares al año. La pena por operar sin licencia está fijada en multa de no más de 500 dólares por cada infracción, más 25 dólares por día mientras la infracción continúe.

Algunas de las prácticas o costumbres que la ley prohíbe son:

1. Dejar de dar cuenta puntual y cabal, y de pagar totalmente los productos agrícolas de consumo recibidos en consignación.
2. Dejar de pagar puntualmente el precio convenido de compra del producto agrícola que se ajuste a los términos del contrato.
3. Rechazo sin causa razonable de productos agrícolas de consumo, comprados o contratados para manejarlos en consigna.
4. Hacer, con fines fraudulentos, cualquier declaración falsa o que induzca a error, en relación con cualquier transacción.
5. No llevar un juego completo y adecuado de libros de recepción y venta de mercancías.
6. Falta, sin causa razonable por parte del vendedor, de entrega de los productos agrícolas de consumo vendidos o contratados para ser vendidos o dados en consignación.

7. Dejar de pagar el corretaje o los honorarios del comisionista, y los déficits soportados por los comisionistas por productos agrícolas de consumo manejados en consignación.

8. Dejar de atender, sin causa razonable, cualquier especificación u obligación, expresa o implícita, que dimane de cualquier transacción.

9. Presentación falsa (marcas falsas) por medio de sellos, calcas o etiquetas, de la especie, clase, calidad y cantidad de la mercancía, o bien del Estado o país de origen de la misma.

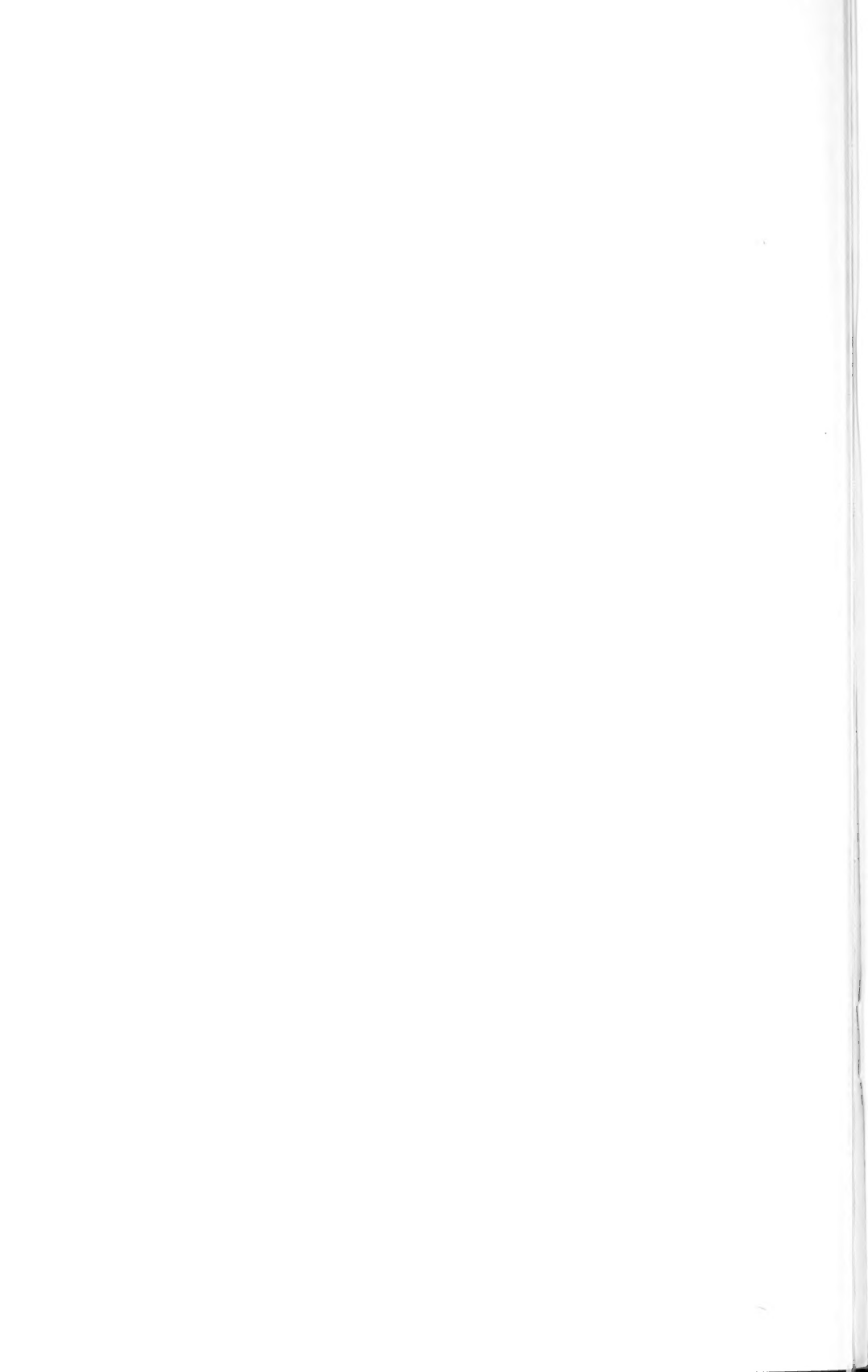
10. Suprimir o alterar en cualquier forma, cualquier tarjeta o etiqueta, colocada en cualquier recipiente o vagón de ferrocarril por autorización federal o del Estado, que contenga alguna declaración en cuanto a la clase, calidad o estado de origen de la mercancía contenida en ellos.

11. Cambiar, sin consentimiento del inspector, el contenido de la carga o lote de productos agrícolas de consumo, después que han sido inspeccionados oficialmente, o permitir tal cambio.

Es cierto que la ley PAC es reguladora. Sin embargo, el administrar la División de Frutas y Hortalizas la ve como un servicio a la industria de frutas y hortalizas. Proporciona desahogo en cuanto a las prácticas comerciales incorrectas y, de acuerdo con ella, el Departamento de Agricultura proporcionará ayuda a cualquier persona económicamente interesada en las transacciones comprendidas dentro de la ley, inclusive a cultivadores o expedidores que no posean licencia. Cuando se presenta una queja, el Departamento de Agricultura se pone, sin costo alguno, en contacto con la otra parte interesada, hace las investigaciones que puedan ser necesarias y procura llegar a una liquidación informal y amistosa de las diferencias. Si es necesario, emprende una acción formal, dando a cada una de las partes interesadas en la queja la oportunidad de presentar su defensa detalladamente, y determinando por último la pérdida o el importe que se haya de pagar por perjuicios. Si se descubre una violación que merece que se emprenda esta acción, el Departamento publica los hechos y/o revoca o suspende la licencia del infractor.

La evidencia de la magnitud de los servicios prestados a la industria por la oficina del Departamento en Washington y por las cinco oficinas delegadas sitas en la ciudad de Nueva York, Chicago, Los Angeles, Fort Worth, Tex. y Winter Haven, Fla., nos la proporciona el hecho de que, durante el año fiscal de 1956, se tramitaron 2,900 quejas. De éstas hubo 859 que se investigaron personalmente. Al final del año se habían resuelto 2,208 casos, cuyos resultados fueron liquidaciones y ajustes que ascendieron aproximadamente a 976,000 dólares y 214 reconocimientos formales de indemnización de daños por un total aproximado de 200,000 dólares.

Es evidente que semejante servicio a la industria de las frutas y hortalizas frescas no podría prestarse de acuerdo con la ley sin la existencia de clases, normas e inspecciones. Por regla general, los contratos entre expedidores y consignatarios especifican una clase determinada del producto, y la información que aportan los certificados de inspección en el punto de embarque y en el mercado de destino suelen dar la prueba necesaria para la liquidación final de muchas disputas. La importancia del servicio de inspección, como medio auxiliar para hacer cumplir con la ley PAC, se destaca aún más por el hecho de que la sección 14 de la misma incluye la autorización para hacer inspecciones y especifica que los certificados oficiales de inspección habrán de ser aceptados como prueba plena por todos los tribunales de los Estados Unidos.







Precio: \$0.15 Dls.