

Ambito

Registral



**El sistema de
seguridad en la
identificación
y verificación del
parque automotor**

Entrevista a Carlos Weber

Detrás de los bolsines



5

Sistema de seguridad en la identificación y verificación del parque automotor

Un interesante informe sobre los sistemas de seguridad utilizados en las nuevas patentes y cédulas del automotor.

18

Detrás de los bolsines

Alejandro Puga entrevista a Carlos Weber, responsable de la oficina de Control para el Transporte de Legajos



22

Delegaciones Zonales

Comentamos las últimas actividades de la CD en las Delegaciones Zonales.

26

Ambito Viajero

De la mano de los Encargados, seguimos recorriendo nuestro país y los Registros



Otros Temas

12. El dominio fiduciario • 14. Contratos de Prenda por Saldo de Precios • 15. Qué hacer con las inhibiciones • 16. Digesto al Día • 21. Un *fordtísimo* invento • 25. Qué hacemos por AAERPA • 30. La aviación comercial argentina en la Patagonia austral • 32. El bolsín de correspondencia • 33. Humor Reempadronado • 34. Hacia los 20 años.



NUESTRA TAPA

La Ciudad de Buenos Aires y nuestro homenaje a la autonomía lograda.

La Avenida 9 de Julio y su obelisco, como símbolo de nuestra Capital, En esta ciudad se realizaron las reuniones de la CD del presente año. Saludamos con esta imagen, el nacimiento de la Delegación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

EL DESAFÍO... NUESTRO DIARIO COMPROMISO

Con éste, nuestro cuarto número, hacemos la presentación nuevamente de nuestra publicación que tiene la aspiración de convertirse en el instrumento de promoción de las actividades de la AAERPA.

Muchas veces las necesidades y los intereses comunes conducen a los grupos humanos a nuclearse en busca de soluciones que individualmente son imposibles de alcanzar. 20 años para las instituciones no es mucho tiempo.

AAERPA es joven aún. Pero para la vida del hombre 20 años es un largo camino recorrido. Ya no somos jóvenes. Y en este año la AAERPA quiere festejar su aniversario con el mismo entusiasmo que los padres festejan el cumpleaños de sus hijos que crecen con orgullo.

Los cumpleaños además de ser momentos que incitan al festejo y la alegría; a la celebración; a la reunión con viejos amigos, también son momentos de reflexión, de nostalgia y de recuerdos.

Cuando los hijos nacen, los padres son jóvenes, y así éramos nosotros cuando AAERPA dió sus primeros pasos. Y era natural que para ella tuviéramos los mas grandes sueños. AAERPA fue creciendo, fue un hijo, no nos defraudó. A ella se le dedicó mucho tiempo, mucho esfuerzo, mucho trabajo, se le dió como se le da a los hijos parte de nuestra vida. Sus éxitos fueron festejados, y cuando fue criticada y juzgada tuvo que enfrentarse con la injusticia y la mediocridad y para que no se rindiera, pusimos en ella las fuerzas que no sabíamos que podíamos tener.

Cuando los hijos nacen, los padres son jóvenes, y así éramos nosotros cuando AAERPA dió sus primeros pasos. Y era natural que para ella tuviéramos los mas grandes sueños. AAERPA fue creciendo, fue un hijo, no nos defraudó. A ella se le dedicó mucho tiempo, mucho esfuerzo, mucho trabajo, se le dió como se le da a los hijos parte de nuestra vida. Sus éxitos fueron festejados, y cuando fue criticada y juzgada tuvo que enfrentarse con la injusticia y la mediocridad y para que no se rindiera, pusimos en ella las fuerzas que no sabíamos que podíamos tener.

Ningún hijo es perfecto, nunca ninguno pudo, por mas que se haya esforzado, cumplir con todos los sueños que los padres tuvieron para ella. Es por eso que en este cumpleaños además de festejar los triunfos nos lamentamos por el fracaso. Y el mutualismo, que mucho tiene que ver con los fines de nuestra Institución, fue el móvil que impulsó a los visionarios Encargados de Registros que la crearon. Es entonces que recordamos que la cultura grecolatina, uno de los máximos exponentes de la virtud del hombre creando en el arte, la política y otros campos del saber, instituyó a manera de mutuales, los colegios. Estos tenían una organización interna libre, sin más límites respecto al Derecho Público que el poder de los emperadores para disolverlos. Estos últimos no podían inmiscuirse en su administración o vida interna. Los estatutos u ordenanzas eran establecidos por los mismos colegios. Enunciaban los fundamentos de la organización: régimen de gobierno, jerarquías, fines de la asociación y las relaciones de confraternidad.

Contaban con organismos especializados, equi-

valentes a los que en la actualidad componen una organización u órgano directivo: Presidente, Tesorero, Sindico, y cuyas funciones eran respectivamente: Defender los intereses de la Institución ante los poderes públicos, controlar la administración y velar por sus bienes y la aplicación de los servicios de acuerdo a los reglamentos. Tenían sus asambleas y reuniones, por lo general en la sede del grupo, edificada con sus propios recursos. Las decisiones se tomaban por la mayoría, y en igual forma se hacían los nombramientos. Además tenían personería jurídica, pudiendo adquirir «intervivos» o «mortis-causa», contratar, obligarse, y ejercer las acciones correspondientes a los tribunales.

Y sin dudas habría mucho que decir de estas agrupaciones que fueron consolidándose en el tiempo y haciéndose más numerosas a medida que transcurrían los años, pudiendo considerarse que este sistema asociativo organizado se inicia en nuestro país a mediados del siglo pasado. Durante el Virreynato existían montepios oficiales y privados, que atendían las necesidades de gran número de pobladores, y a esta altura de un siglo que se va y a otro que llega con grandes expectativas, nos encuentra a nosotros como hacedores de esta etapa institucional de la AAERPA, una organización también hija de esa cultura que precisamente integra el numerario de tantas Instituciones Argentinas que existen para engrandecer al país a través de su accionar.

En anteriores ediciones muchas veces nos referimos a la importancia de participar desde nuestros lugares en los temas en general que preocupan a la actividad. Es por ello que la Comisión Directiva está siempre a la espera de las inquietudes en temas como: notas para Ambito Registral, sugerencias en general sobre la publicación, temas estatutarios, nuevas relaciones institucionales, integración regional, etc., prosiguiendo con la tarea un día iniciada y creando un ida y vuelta entre los representantes activos que un día se eligieron y los socios activos que están participando cada vez con mayor afluencia.

Nuestras palabras siempre tienden a que se acelere la actividad de los recursos de nuestra Institución -sus socios-, para lo cual es imprescindible que podamos demostrar que se encuentran intactos las posibilidades de crecimiento y prosperidad en la medida de nuestra esperanza.

Pero nuestras intenciones no estarían colmadas si nos quedamos solos en mostramos; es que al mismo tiempo aspiramos, queremos, pretendemos, deseamos, que esta publicación sea también el instrumento que buscamos. Este es nuestro compromiso, demostremos que podemos ser, contar como somos, describir nuestra realidad. Este es nuestro desafío. Esperamos su compromiso.

El Director



**Ambito
Registral**

AÑO II N° 4
Mayo de 1997

Una publicación de
Editorial Antártica

Director
Dr. Carlos Edgar Sánchez

Consejo de Redacción
Dra. Rita Pérez Bertana
Gonzalo Cabrera Figueroa
Dr. Eduardo José Revalli

Redactores:
Sergio Floridia
Carlos Gauna
Alejandro Puga

Diagramación
Sergio Di Leo

Fotografía
Servicios Propios

Director Comercial
Carlos R. Gauna

Impresión
Formularios Carcos S.R.L.

Registro de la Propiedad Intelectual
en trámite

Salta 402 • Tel. 068-95-1518 - 068-22-0945
Río Gallegos • Santa Cruz • Argentina

Sistema de seguridad en la identificación y verificación del parque automotor

Nuevas Patentes y Cédulas de Identificación

El presente es una recopilación efectuada por «Ambito Registral», que fuera publicada en la prestigiosa publicación «Revista de Policía y Criminalista» N° 2 del año 1996, de la Policía Federal Argentina. En dicha edición el Comisario Inspector Rubén J. Santos, hace una interesante explicación acerca del sistema de seguridad en la identificación y verificación del parque automotor en el marco de las nuevas patentes y cédulas de identificación. Dicho funcionario es Licenciado en Criminalística (U.B.A.), Técnico en Scopometría y Calígrafo Público Nacional (Universidad del Salvador), desempeñándose en las áreas científicas de la Repartición.



INTRODUCCIÓN

Sin lugar a dudas, el índice de delitos contra la propiedad tiene un claro exponente mayoritario en la apropiación indebida de automotores. Pero a su vez, esta sustracción da lugar a una multiplicidad de ilícitos conexos, como la duplicación de automotores -autos mellizos-

**POR COMISARIO INSPECTOR
RUBEN J. SANTOS
POLICÍA FEDERAL ARGENTINA**

y a la falsificación de los documentos referidos a su titularidad.

Estas posibilidades delictuales que también se dan frecuentemente en nuestro país, mucho tienen que ver con

los flancos débiles de los sistemas de seguridad implementados.

La producción indiscriminada de placas de patentamiento y la vulnerabilidad de los documentos que certifican la titularidad de los automotores, son algunas de las circunstancias que facilitan el camino de esta cadena de ilícitos que muchas veces encuentra vinculaciones

con verdaderas organizaciones delictivas.

Los intentos por revertir dicho accionar incorporando regímenes legales con mayores penas a los autores de estos hechos, no ha encontrado el resultado persuasivo que se esperaba en la sociedad y por el contrario, el incremento de sustracciones de los automotores siguió en aumento.

Esta problemática no era ajena a las autoridades de control, quienes en la elaboración del nuevo sistema de identificación del parque automotor consideraron oportuna la incorporación de medidas que restrinjan las posibilidades de ilícitos a través de un alto nivel de seguridad e invulnerabilidad en las patentes y que a su vez resulte de fácil verificación para los agentes que intervengan en la etapa de fiscalización.

Para esta tarea fue necesario valerse de las experiencias que sobre el particular desarrollaron otros países. Asimismo, en el orden nacional este proyecto fue puesto a consideración de los expertos de la ex-Superintendencia Técnica (actual Superintendencia de Policía Científica) de la Policía Federal Argentina, quienes en su análisis resaltaron las bondades del sistema en lo referido a medidas de seguridad a incorporar en las chapas patentes y cédulas de identificación del automotor, además de señalar las mejoras que podían introducirse en este apropiado método.

De esta manera, se logró una mancomunión que no existía hasta el presente, entre el rodado y lo relativo a su titularidad, gracias a la incorporación de una metodología de producción de cé-

dulas del automotor y de placas reflectivas de identificación del rodado.

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA

La seguridad de este método radica en la elaboración de la placa patente bajo estrictas normas, de igual modo de que si se tratase de un documento personal, evitando la alternativa de producirla fuera del ámbito de control del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, como hasta ahora sucedía con el sistema convencional, cuyas copias eran factible conseguir a través de locales de venta autorizada. Dotándolas además de elementos que otorguen individualidad y a su vez mejorando las condiciones de seguridad integradas a la Cédulas de Identificación del Automotor.

De esta forma se logra la correspondencia de protección entre el automotor y los datos obrantes en la documentación respectiva, reduciendo cuantitativamente las posibilidades de ilícitos mediante una adecuada verificación por parte de las autoridades intervinientes.

Como es sabido, de nada sirven estos nuevos componentes de seguridad si no son acabadamente conocidos por los agentes de control. He aquí el sentido de esta publicación: dar un claro y preciso concepto de este sistema a los integrantes de los cuadros operativos de la Policía Federal Argentina, que ya se encuentra en vigencia a partir del denominado « Reempadronamiento de Automotores ».

Como ya ha sido mencionado, el sistema se basa en la protección de las

Chapas Patentes Identificativas de Automotores y de las Cédulas de Identificación, sólo resta indicar sus nuevas particularidades:

I. PATENTES IDENTIFICATIVAS DE AUTOMOTORES

A diferencia de las patentes sin medidas de seguridad, se ha dado en llamar a este nuevo sistema como «Patentes reflectivas con marca de seguridad».

Los materiales que se detallan, empleados para su producción permiten la incorporación de estas posibilidades de resguardo:

-**Placas de aluminio aleación 1100** anticorrosiva, cuyas características de temple, resistencia y elongación fueron obtenidas especialmente para este proceso industrial.

-**Lámina reflectiva autoadhesiva** con código de seguridad y gráfica impresa con Escudo Nacional y leyenda ARGENTINA.

-**Pintura al thiner color negro mate** compatible con la lámina reflectiva, desarrollada especialmente para la fabricación de chapas patentes.

Las características principales de seguridad se encuentran en la lámina reflectiva que cubre el sustrato metálico adhiriéndose a éste de manera permanente por medio de una técnica denominada « termo-impresión » que combina calor e impresión específicos.

Cualquier intento de remoción de este recubrimiento de seguridad será claramente evidente, pues la misma se destruye anulando el elemento y evitan-

Figura 1 Placa patente actualmente en vigencia, emitida exclusivamente por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. Estampada sobre metal aluminio de alta resistencia y recubierta por un laminado de seguridad.

Los caracteres se encuentran en bajo relieve, mientras que las chapas reemplazadas los poseen en relieve con respecto a la superficie plana del fondo.



do su reutilización sobre otras placas.

¿CÓMO SE VERIFICA UNA PLACA REFLECTIVA?

La cobertura que protege la chapa patente se halla compuesta por elementos ópticos y se logra combinando los índices de refracción del mismo.

Obteniendo un ángulo de observación adecuado -30° de inclinación con respecto de la perpendicular- y una iluminación suficiente aparecerán señales que consisten en pequeños círculos que encierran las siglas « R.N.P.A. » distribuidos en toda la superficie de la placa, excepto en los espacios con entintamiento negro. Esta señal se denomina « imagen de identificación positiva direccional », ya que sólo puede ser observada si se adopta una adecuada posición (Figura 2).

La obtención del ángulo adecuado de 30° se logra gracias a la inferior altura en las que se encuentran las placas con respecto del observador. En el ejemplo que ilustra la figura 2, el observador se ubica frente a la placa examinada, la cual se encuentra colocada en un automóvil a 75 cm. del piso. Si la altura del individuo es de 1.83 mts. la distancia que lo separa de la placa será de 1,83 mts. para lograr su visibilidad.

Las ilustraciones y mediciones, son meramente ejemplificadas, por lo tanto la distancia entre observador y rodado será superior cuando mayor sea su altura, y por el contrario, proporcionalmente inferior si su altura es baja, debiéndose además tomar en cuenta la distancia existente entre la placa y el piso en cada caso en particular. Lo importante es obtener el grado de observación indicado para lograr la captación de la imagen de identificación positiva direccional, basta simplemente con efectuar un desplazamiento de aproximación o distanciamiento para obtener el resultado deseado.

Debe tenerse en cuenta que dichas imágenes sólo pueden ser captadas si el observador se coloca frente a la chapa patente, admitiendo dicha visibilidad desplazamientos hacia cualquiera de sus laterales hasta conformar un ángulo de 45° (Figura 3).

Estas características de seguridad se observarán con luz diurna o artificial, aprovechando cualquier fuente luminica -linternas, faros de automóviles, alumbrado público, etc.-.

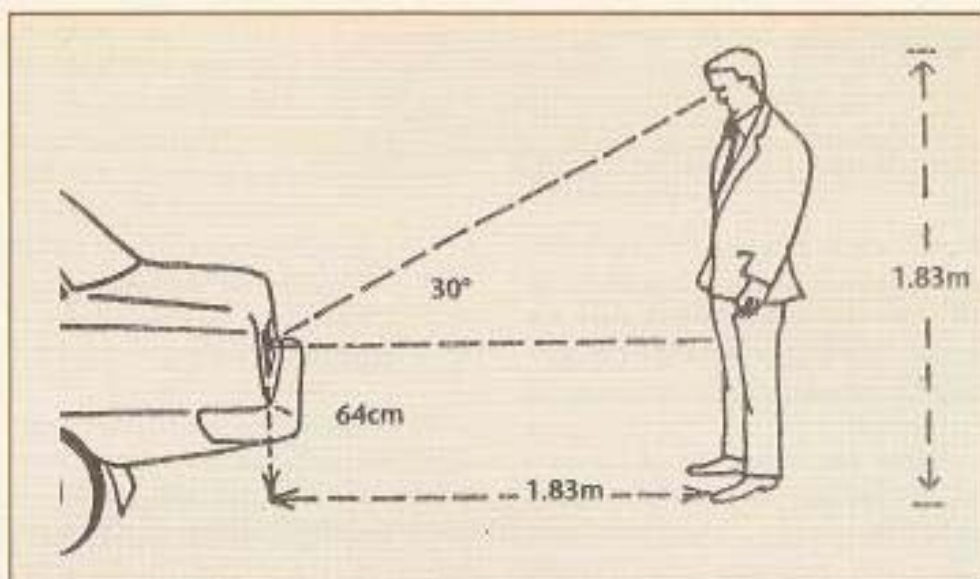


Figura 2

Distancias ejemplificativas a tomar en cuenta para la verificación de las patentes con medidas de seguridad. La mayor o menor aproximación del observador con respecto del vehículo dependen de la altura de éste y la distancia de la patente desde el piso al centro de la placa. Lo importante es conservar siempre un ángulo de 30° de inclinación visual.

La técnica de determinación no basta con ver las imágenes ocultas en la cobertura, sino fundamentalmente en verlas y dejarlas de ver, para determinar de esta forma su autenticidad. En síntesis, las imágenes se harán visibles manteniendo los parámetros ya indicados, como ser ángulo de visión y luminosidad, fuera de éstos parámetros los logotipos del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor no aparecerán.

Si las imágenes no son detectadas en la ubicación correcta o se mantienen visibles fuera de los parámetros indicados, se estará en presencia de una pla-

ca NO GENUINA.

Como fuera indicado anteriormente, la producción de esta placa no admitirá la confección de copias fuera del ámbito de control del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, circunstancia que era posible llevar a cabo con las chapas patentes convencionales.

Esta circunstancia dificultará al falsario obtener un placa idéntica a la original de modo que es probable que surja durante la verificación de automotores determinadas placas con letras o números adulterados. Si bien hasta ahora no se han presentado tales circuns-

Figura 3

La observación recomendada de la placa se logra colocándose frente a ella. No obstante las imágenes pueden ser captadas aún con desplazamientos laterales, siempre que no supere un ángulo de 45°

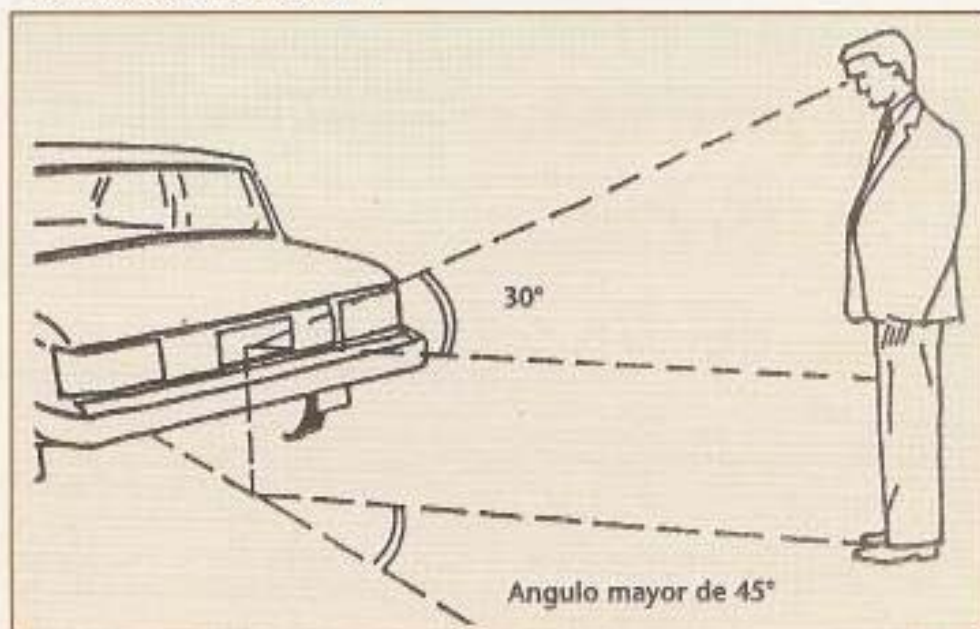


Figura 4	% Sin Patentes Reflectivas	% Con Patentes Reflectivas
Zona Urbana	28%	7%
Zona Rural	24%	9%

tancias, es necesario prever en la examinación de placas todo tipo de alteración que modifique algún carácter alfa numérico, como eliminaciones o agregados de barrales para modificar el código original.

Estas maniobras serán fácilmente detectables, ya que al eliminarse parte de la tinta que constituye el fondo negro, también se destruirá el material reflectivo perdiéndose las propiedades del material.

Debe en este examen tenerse en cuenta que dicho recubrimiento refleja la luz que incide sobre la placa del mismo modo que los ojos de gatos. La eliminación de este material o el intento de imitarlo no permitirá apreciar ningún índice de reflexión, ya sea en los barrales que conforman todos y cada uno de los caracteres -letras y números- y en el marco exterior de la placa.

EXCLUSIVIDAD DEL SISTEMA

La producción de este material reflectivo de seguridad es limitada. No se comercializa con fines privados, de

modo que las patentes correspondientes al nuevo diseño que no contengan el laminado serán consideradas falsas, aún cuando sus datos fueren

en un todo coincidentes con los obrantes en la documentación del automotor.

LAS PATENTES REFLECTIVAS Y LA SEGURIDAD VIAL

El material reflectivo es tradicionalmente aceptado como un elemento relevante en la seguridad vial, pues aumenta superlativamente la visibilidad nocturna de los automotores que lo poseen y su funcionamiento no está sujeto a ningún sistema mecánico o eléctrico que pueda fallar.

La aplicación de este material reflectivo en la chapas patente otorga la facultad de **ver y ser visto** al mismo tiempo, si tenemos en cuenta que el 90% de la información que recibe un conductor es visual, cualquier alternativa que se adopte para mejorar la visibilidad dará como resultado un incremento en la seguridad vial y una disminución del número de accidentes.

De acuerdo con estudios realizados por la Federal Highway Administration de los Estados Unidos de América, además de la pérdida de vidas que implica

un accidente, se estima su costo en un promedio de U\$S 542.000. Para el caso de accidentes sin pérdidas de vidas humanas, este costo es del orden de U\$S 110.000, evaluando atenciones médicas, pérdida de horas de producción del accidentado, gasto público en la administración de justicia, etc.

Para un país como los EE.UU. las pérdidas por accidentes de tránsito equivalen al 1,5% de su producto bruto. En nuestro país, estimaciones realizadas por la Sociedad Argentina de Carreteras indican que dicho gasto estaría en el orden del 3%, es decir alrededor de U\$S 5.700.000.000 por año.

Estadísticas tomadas en los EE.UU. sobre el uso de patentes reflectivas han dado los siguientes resultados.

En el estado de Minnesota se evaluaron accidentes producidos en horario nocturno que involucraron vehículos estacionados en carreteras (Figura 4):

En el estado de Iowa, del 100% de accidentes nocturnos -donde el material reflectivo cumple su función preventiva- sólo el 24% involucró vehículos con patentes reflectivas. El 76% de los accidentes restantes tuvo participación de rodados sin este tipo de patentes.

La figura 5 muestra la mejora de la visibilidad nocturna por el uso de patentes reflectivas, en relación a las distan-

Figura 5
Cuadro comparativo de detección nocturna de las placas patente de seguridad con respecto de otros componentes del vehículo.

Patentes Reflectivas vs. Reflectores Comunes											
Distancia en metros	50	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550
* Percepción y distancia requerida para frenar un automóvil que circula a 100km/h con diferentes condiciones de pavimento											
Pavimento seco - 105 m	[Barra horizontal que termina en la columna 100]										
Pavimento mojado - 194 m	[Barra horizontal que termina en la columna 200]										
** Distancia en que se detecta un vehículo estacionado con las luces apagadas											
Con luces altas	[Barra horizontal que termina en la columna 200]										
-Reflect. traseras comunes	[Barra horizontal que termina en la columna 200]										
-Patentes reflectivas	[Barra horizontal que termina en la columna 550]										
Con luces bajas	[Barra horizontal que termina en la columna 100]										
-Reflect. traseras comunes	[Barra horizontal que termina en la columna 100]										
-Patentes reflectivas	[Barra horizontal que termina en la columna 250]										

Fuente de información: ** A.A.S.H.O. Geometric Design - Rural Highways
* Transportation and traffic engineering handbook

cias de frenado para vehículos que circulan a 100 Km/h.

El contraste que ofrece la pintura opaca correspondiente al fondo de los caracteres alfa-numéricos permite lograr una mejor identificación del vehículo a distancia durante la noche, aunque el mismo tenga dirección opuesta al vehículo policial. Ello se logra por la refracción que producirán los faros del móvil sobre la placa del rodado contrario, permitiendo la observación de la chapa patente delantera, lo cual no era posible lograr en el supuesto de las patentes convencionales.

MAYOR DURABILIDAD DEL MATERIAL

El recubrimiento reflectivo es altamente durable, resistente al ser expuesto al medio ambiente y cumple al mismo tiempo como agente protector del sustrato metálico. El soporte de metal como ya fuera mencionado, es de aluminio con lo cual se evita la corrosión que afectaba habitualmente las chapas de latón, cuya única protección radica en las capas de pintura.

II. SECUENCIA DE LA CODIFICACIÓN ALFANUMÉRICA

El indicativo de patentamiento se encuentra conformado por tres letras iniciales y tres dígitos que le preceden, separados entre sí por un espacio libre. Debe tenerse en cuenta que las placas no son personalizadas, descartándose la versión que circulaba acerca de la pertenencia de la patente al titular del rodado. Por el contrario, estos elementos nacen y mueren con el vehículo al que le fuera asignado.

No existe asignación de letras o números por estados provinciales, unificándose los indicativos de patente a tenor de la secuencia que a continuación se detalla:

Iniciación

AAA 000 al AAA 999
AAB 000 al AAB 999
AAC 000 al AAC 999

La sucesión continúa del modo previsto hasta el indicativo:

AAZ 000 al AAZ 999

A partir de allí cambia la secuencia de segunda letra del indicativo:

ABA 000 al ABA 999
ABB 000 al ABB 999
ABC 000 al ABC 999

Al llegar a la secuencia ABZ 999, el orden de continuidad es:

ACA 000 al ACA 999
ACB 000 al ACB 999
ACD 000 al ACD 999

El siguiente cambio secuencial se produce con el indicativo AZZ 999, prosiguiendo:

BAA 000 al BAA 999

Las combinaciones subsiguientes guardan el mismo orden indicado precedentemente hasta el último ZZZ 999.

Cabe aquí efectuar la siguiente aclaración: habida cuenta que se está produciendo el repatentamiento de automotores a los cuales se les asignaran placas de tipo convencional, se ha iniciado este procedimiento a partir de la siguiente secuencia:

RAA 000 al RAA 999
RAB 000 al RAB 999
RBA 000 al RBA 999
RZZ 000 al RZZ 999

Luego:

SAA 000 al SAA 999

y así sucesivamente continuando la secuencia de letras y caracteres numéricos.

La alternativa de emplear tres letras permite una multiplicidad de combinaciones superior, ya que solamente con números se logra la ecuación $10 \times 10 \times 10 \times 1.000 = 1.000.000$ caracteres, mientras que con el total de letras se obtiene $26 \times 26 \times 26 \times 1.000 = 17.576.000$, siendo la cifra 26 la correspondiente al total de letras tomadas en cuenta.

Estos seis indicadores o caracteres se encuentran acuñados en la chapa patente, manteniendo el mismo plano superficial de la plancha. Ello se logra al producir el relieve sólo en el sector de la placa que luego será pintada de negro. La altura de este sector es de 2,5 mm. otorgándole un efecto tridimensional al código, en sentido, contrario a la numeración de las patentes anteriores, donde los caracteres se encontraban por sobre el plano superficial inicial.

Otra característica de seguridad y que hace a conexidad de la Patente con la Cédula de identificación del Automotor consiste en incluir un indicador, tanto en una como en otra, cada vez que se produce su cambio -por sustracción, extravío o destrucción-.

Es decir, si la chapa patente original fue sustraída, extraviada o destruida, el Registro Nacional de la Propiedad del

Figura 6

Vista del anverso y reverso de la Cédula de Identificación del Automotor. El formulario ha sido diseñado con la finalidad de incorporar sus datos por medios informáticos.

DOMINIO _____ ORIG./_____		REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR	
TITULAR _____		CEDULA DE IDENTIFICACION DEL AUTOMOTOR	
DOCUMENTO _____		SU TENENCIA ACREDITA DERECHO O AUTORIZACION PARA USAR EL VEHICULO	
MARCA _____		EXHIBIDA POR EL TITULAR NO TIENE VENCIMIENTO	
MODELO _____		DOMICILIO _____	
TIPO _____		LOC./PROV. _____	
CHASIS N° _____		REG. SECCIONAL _____	
MOTOR N° _____		CONTROL N° 11121300	
VENCE _____ D. ANT. _____		FECHA _____	
CONTROL N° _____		ENCARGADO DE REGISTRO _____	

Automotor proveerá al titular un duplicado, incluyendo en ella una letra «D» más pequeña que los otros caracteres, en el espacio existente en el indicativo alfanumérico.

Asimismo, procederá el organismo a sustituir la cédula de identificación del automotor original por otra que indicará el carácter de «Duplicado» a continuación del número de dominio obrante en el reverso.

Del mismo modo se operará si fuese la cédula de identificación afectada por cualquiera de las causales ya mencionadas, sustituyéndose también las placas del automotor.

Ante la necesidad de extender un triplicado, se operará de la misma forma, en esta oportunidad colocando en la chapa patente la letra «T» y así sucesivamente para los supuestos de «Cuadruplicado» -C-, «Quintuplicado» -Q-, «Sextuplicado» -S-, 7, 8, 9, etc.

III. LAS CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN DEL AUTOMOTOR

La producción de este sistema permitió la incorporación de otras medidas de seguridad en un nuevo diseño de cartilla.

El soporte de papel, cuyo extremo superior, inferior y derecho se hallan troquelados, ponen en evidencia que fueron parte de un formulario continuo, característica que es necesaria para lograr una confección más veloz a través de sistemas computarizados.

El papel antes de su plastificado es plegado para conformar ambas caras del documento. En él se encierran numerosas medidas de seguridad, tales como:

-Fluorescencia neutra: al exponerse el papel a la acción de rayos ultravioleta no tendrá luminiscencia como sucede con el papel comercial. Si así sucediera se estará en presencia de un documento falso.

-Marcas de agua: observando por transparencia el documento, surgirá la figura de un pilar obelisco que caracteriza el papel.

Este elemento de seguridad sólo puede ser realizado en la etapa de elaboración del papel, con lo cual se reduce las posibilidades de falsificación al encontrarse limitada su producción sólo con fines oficiales. La marca de agua no fluoresce ante la luz ultravioleta, si ello ocurre es falsa y fue imitada a tra-

vés de un método químico.

-Fondo de seguridad: se han adoptado colores tenues que dificultan la reproducción fotomecánica o fotoestática, procedimientos habitualmente utilizados para la falsificación de documentos. La impresión plana variante Offset Simultán que da lugar al fondo de seguridad, es de alta definición, conforma un complejo tramado con guiloches centrales, delgadas líneas sin empastamientos y perfectamente diferenciadas entre sí. Los procesos de falsificación no logran la tonalidad exacta de las tintas originales y en todos los casos se verán afectados por fracturas en las delgadas líneas que conforman el tramado.

-Impresión calcográfica: el proceso calcográfico o huecograbado de impresión, semejante al del papel moneda, se eligió para la realización del texto principal del anverso y el Escudo Nacional. Posee la particularidad de crear un efecto tridimensional en las leyendas debido al relieve de su tinta. No es habitual encontrar este proceso de impresión en las falsificaciones, las gráficas convencionales no logran imitar el relieve de las tintas originales.

-Impresión O.V.I.: El Escudo Nacional se halla impreso con una tinta de variación óptica. Su color cambia del oro al verde de acuerdo con la incidencia de luz y al ángulo de observación. El efecto mencionado no podrá apreciarse en las falsificaciones.

-Microletras: La totalidad de las líneas destinadas al asentamiento de datos se encuentran constituidas por una microleyenda que expresa «... Registro Nacional de la Propiedad del Automotor...» El tamaño de las letras impide su captación por medios ópticos reproductores, de modo que en las falsificaciones se observará un gran deterioro de la leyenda, con empastamiento de tinta y numerosas fracturas.

-Tinta de seguridad: Los indicadores de rubros, el número de control y las líneas de escritura fueron realizados con una tinta que al ser expuesta a la radiación ultravioleta presenta una fluorescencia de color verde.

Mediante esta misma comprobación se observará en el documento una impresión de seguridad que representa una línea consecutiva de Escudos Nacionales, no visible con luz blanca diurna o artificial.

-Cubierta Plástica: Para resguardar

el documento se utilizó un film termosellado convencional en el anverso donde se hallan los rubros «Domicilio», «Loc./Prov.», «Reg. Seccional», «Control N°», «Fecha», y «Encargado de Registro».

Los datos que son habitual objeto de adulteración fueron concentrados en el reverso «Dominio», «Tipo», «Chasis N°», «Motor N°», «Vence», «D. Ant.» y «Control N°» y protegidos por un laminado especial denominado «Confirm» con la gráfica «RNPA» en el sector inferior.

De esta forma se logra proteger la inserción de datos que habitualmente son objeto de adulteración.

El material se encuentra constituido por microesferas de vidrio que le otorga características retro-reflectivas al documento.

Se trata de un material que posee un sistema óptico de alta tecnología que al ser observado con un haz de luz dirigido «interna» colocado en forma muy próxima a la altura de los ojos, permitirá ver motivos brillantes compuestos con las siglas «RNPA - Escudo Nacional - RNPA», repitiéndose con una distribución que supera las decena de imágenes.

Los elementos constitutivos del material o esfera de vidrio están diseñados especialmente para construcciones de lentes expuestos y fueron fabricadas en forma exclusiva, de manera que no están disponibles para la venta al público.

Este sistema de fácil verificación, principalmente en condiciones desfavorables «control automotor nocturno», se basa en una construcción óptica que limita las posibilidades de falsificación, simulación duplicación o remoción intacta del material.

El laminado mencionado se encuentra elaborado por una serie de revestimientos ópticos sobre una monocapa de esferas de vidrio pequeñas contenidas dentro de una resina especial; tienen la peculiar característica de reflejar la luz directamente hacia la fuente que la emite, independientemente del ángulo de incidencia. La impresión de la imagen de seguridad es efectuada en forma directa sobre la microesferas y cubierta luego por una delgada capa adicional de revestimiento reflectivo transparente, de modo que las probabilidades de lograr una falsificación exacta del producto son prácticamente imposibles.

El dominio fiduciario

La ley 24441 instituye un nuevo concepto referido al fideicomiso y a la transmisión de la propiedad fiduciaria. Este artículo analiza la definición legal, los sujetos intervinientes y sus diferencias básicas con el dominio revocable. Se publica una primera aproximación a esta figura jurídica, que será complementada en próximas entregas.

No podemos comenzar este análisis sin dejar de advertir al lector que el presente trabajo tiene por objeto ofrecer una apretada síntesis sobre algunos aspectos del dominio fiduciario.

No desconocemos la complejidad y extensión del tema, pero un desarrollo complejo y puntual excedería largamente estas líneas.

Para ubicarnos en el tema, citaremos en primera instancia la definición dada por el codificador en nuestro ordenamiento. El artículo 2662 del Código Civil establecía que el dominio fiduciario era aquel que se adquiría en un fideicomiso singular, subordinado a durar solamente hasta el cumplimiento de una condición o plazo resolutorio, para el efecto de restituir la cosa a un tercero.

Como puede apreciarse, se trata de una especie de dominio sobre cosa propia, a diferencia de los derechos desmembrados de disfrute o garantía.

De acuerdo con nuestro Código el dominio fiduciario es imperfecto o menos pleno, puesto que está sujeto a durar hasta el cumplimiento de una condición o plazo.

O sea, será pleno o perfecto cuando no se haya afectado la perpetuidad propia del derecho real del dominio. Así pues, podemos afirmar que el dominio fiduciario es una especie del dominio imperfecto.

Es necesario destacar que el hecho de que sea imperfecto no lo priva de su carácter absoluto, puesto que si bien es limitado en el tiempo, le da a su titular la mayor cantidad de facultades posibles como en el dominio pleno.

Sostiene el Kiper que «a diferencia

POR ALFREDO EDUARDO MÉNDEZ CASARIEGO
ABOGADO DEL DEPARTAMENTO REGISTROS NACIONALES
COORDINADOR DEL GRUPO DE TRABAJO RPA.

de lo que sucede con los actos jurídicos sujetos a un plazo, los subordinados a una condición generan una situación de incertidumbre respecto a la definitiva eficacia del negocio. En los primeros existe la certeza de que al acontecer el hecho previsto por las partes, los derechos en juego se purifican y se consolidan o resuelven al tomarse la situación definitiva. En los segundos la situación interina es incierta por las características de los derechos condicionales»

Ahora bien, la ley 24441 modificó el artículo 2.662 y definió al dominio fiduciario como aquel que se adquiere en un fideicomiso constituido por el contrato o por testamento, y está sometido a durar solamente hasta la extinción del fideicomiso, para el efecto de entregar la cosa a quien corresponda según el contrato, el testamento o la ley.

Asimismo estableció que habrá fideicomiso cuando una persona transmita la propiedad fiduciaria de bienes determinados a otro (fiduciario), quien se obliga a ejercerla en beneficio de quien se designe en el contrato (beneficiario), y a transmitirlo al cumplimiento de un plazo o condición al fiduciante, al beneficiario o al fideicomisario mismo.

Conforme surge entonces del artículo 11 de la ley 2.4441, sobre los bienes fideicomitidos se constituye una propiedad fiduciaria que se rige por lo dispuesto en el Título VII del libro III del Código Civil y las disposiciones de la presente ley cuando se tratare de cosas (o las que correspondieren a la naturaleza de los

bienes cuando éstos no sean cosas).

Tal como surge del concepto legal, los sujetos intervinientes son generalmente tres:

- 1.- El fiduciante o fideicomitente: es aquel que transmite la propiedad fiduciaria.
- 2.- El fiduciario o fideicomitido: es quien asume o recibe la propiedad fiduciaria.
- 3.- El beneficiario o fideicomisario: es quien recibe el dominio pleno de la cosa.

Habitualmente, beneficiario y fideicomisario debieran ser los mismos sujetos, tal como fue manifestado en diversas jornadas que abordaron, entre otras cuestiones, generalidades referidas al dominio fiduciario y a su contemplación en el nuevo Digesto de Normas Técnico Registrales. Se desconoció, en aquellas ocasiones, la inteligencia o alcance de esta distinción.

Pues bien, la cuestión resultó aclarada luego de dar lectura a las enseñanzas de Kiper (« Fideicomiso. Dominio Fiduciario. Securitización». Editorial Depalma, 2da. edición, 1996*) quien clarifica la cuestión contemplada legalmente, ejemplificándola de la siguiente manera: «**el beneficiario es aquel en cuyo beneficio se administrarán los bienes fideicomitidos; en tanto que el fideicomisario es el destinatario final de las cosas fideicomitidas**».

Ilustra el punto en comentario de la siguiente manera: «**si se instituye un**

fideicomiso respecto de un edificio en mal estado y desocupado con el objeto de que el fiduciario lo recicle con el dinero de inversores -que se beneficiarán una vez remozado y puesto en locación con la renta que produzca el inmueble-, al cumplimiento de un plazo o condición y agotado el fideicomiso el inmueble será transmitido al fideicomisario designado en el contrato.

Beneficiarios serían entonces quienes perciban hasta el cumplimiento del plazo o condición la renta locativa, mientras que el fideicomisario es aquel al que se transmite el residuo, es decir el dominio sobre el inmueble remozado. El fideicomisario es el beneficiario residual quien, por otra parte, puede o no existir al tiempo del contrato.

No podemos dejar de señalar que esto signifique autorizar la indeterminación del fideicomisario, sino que deben preverse los medios para su individualización.

Por otra parte, vemos que el nuevo ordenamiento legal prevé la posibilidad de que el fideicomitente adquiriera nuevamente el dominio, situación que asimilaría sus efectos a los del dominio revocable.

¿En dónde radicarían entonces la diferencia con esta figura?

Pues bien, en el dominio fiduciario las condiciones sólo pueden ser establecidas por la voluntad de las partes. Por el contrario, en el dominio revocable la causa de una condición resolutoria puede ser implícita o tácita (no fueron estipuladas por las partes sino que tienen su causa o fuente en la ley, como

es el caso de la revocación de las donaciones por ingratitud del donatario)

Siguiendo el análisis relacionado con los sujetos intervinientes, y conforme resalta Kiper, el articulado de la ley impide que por cualquier causa el fiduciario pueda adquirir el dominio pleno de los bienes, evitando de tal manera la creación de un conflicto de intereses entre estos sujetos.

Sin embargo al tratar la extinción del dominio fiduciario, el citado tratadista destaca que la confusión le permitiría al fiduciario adquirir a perpetuidad el dominio. En efecto, esto sucedería si se reunieran en cabeza de la misma persona las calidades de fiduciario y de fideicomisario, al heredar aquél a este último (como lo prevé el artículo 26 de la ley 24.441)

Con relación al objeto del fideicomiso, adelantaremos que pueden ser cosas muebles o inmuebles excluyendo, de acuerdo con la anterior redacción del artículo 2.662 las universalidades, puesto que éste disponía que el dominio fiduciario es el que se adquiere en un fideicomiso singular.

Señala Guastavino que si el objeto de estos negocios no fuera determinado indivi-

dualmente, el juego de la confianza sería tan amplio que permitiría al fiduciario disponer de la cosa subfiduciae y luego cumplir la obligación de retrotransmisión con una cosa de igual género o especie.

Al decir de Kiper la posibilidad de transmitir cosas fungibles o consumibles encuentra sustento legislativo en el cuasiusufructo, para no forzar la figura del fideicomiso.

Tal como lo señaláramos al inicio de esta nota queda pendiente el tratamiento de otros aspectos del dominio fiduciario que, aún previstos en la ley, no pueden abarcarse siquiera sumariamente en estas pocas líneas. El nuevo instrumento ofrece modalidades que hacen necesaria su complementación en futuras entregas que permitan lograr una general y acabada comprensión de esta figura.



CONTRATOS DE PRENDA POR SALDO DE PRECIO Y CIRCULARES Nº 191/95 Y 23/96

**POR EL DR. FRANCISCO A. ITURRASPE
ENCARGADO TITULAR REGISTRO
AUTOMOTOR SANTA FE Nº 2**

Sabido es que el Decreto Nacional Nº 897/95 introdujo modificaciones a la ley de Prendas, siendo una de las más importantes la derogación del texto anterior del art. 5º referente a los acreedores preñarlos, permitiendo de tal forma el acceso a este contrato registrable a cualquier persona. Creo que tal reforma es altamente positiva ya que permite la utilización de esta garantía a toda clase de personas a las cuales antes les está vedada y agiliza de tal forma la comercialización y el crédito.

Como consecuencias de estas reformas, fue necesario adecuar las normas registrales para la inscripción de Contratos Prendarios en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor siendo por ello que se comienza con la Circular Nº 191 del 22/12/95 y se continúa en este aspecto con la Circular 23/96. Ahora, si bien es cierto que en lo general comparto la casi totalidad de los términos de las mismas, me permito en un aspecto disentir, ocurriendo ello con relación a la inscripción de los Contratos de Prenda por saldo de precio de venta del automotor que se grava.

En efecto, sabemos que el contrato de Prenda con Registro es de carácter eminentemente accesorio lo que implica la existencia anterior o simultánea del contrato que le da origen (verbigracia mutuo, compraventa, etc.) el que es in-

dependiente, dado que puede operarse la caducidad de la Prenda por expiración del plazo legal (5 años) y subsistir sin embargo las obligaciones emergentes del contrato principal que le sirvió de base y por el contrario desaparecido o expirado el contrato base, indudablemente termina su existencia la Prenda, ya que, al decir de Cámara «Esta garantía real sigue al crédito como el alma al cuerpo...» (Prenda con Registro o Hipoteca Mobiliaria, edición 1984 pag. 175).

Es rigurosamente exacto, que el Registrador no debe rastrear el contrato antecedente ya que únicamente le es dable requerir la mención de la obligación sin otro requisito que la observancia de las formas de ley, pero en el caso de los contratos de Prenda por saldo de precio de venta de automotores, a mi modesta forma de ver la situación varía.

Si nosotros sostenemos que el régimen jurídico de los automotores es de carácter constitutivo, es decir que el nacimiento y existencia del derecho de propiedad está condicionado a la inscripción registral (situación que surge de la ley), quien pretenda constituirse en acreedor por saldo de precio de venta necesariamente tiene que ser titular registral-vendedor, pues de lo contrario desde el punto de vista de la lógica jurídica no se dan las pautas básicas del contrato precedente, que en este caso es imposible de obviar, ya que la compraventa, sustento del contrato de Prenda debe obrar en el legajo del automotor.

Tanto la Circular 191/95 como la 23/96 que menciono ut supra, establecen que «no debe observarse el acto sea cual fuere el concepto de la obligación en cuya garantía se constituye la prenda», residiendo aquí mi disidencia en la cuestión, puesto que quien no ha sido titular registral y por ende propietario, de acuerdo a los términos de las Circulares que se han transcrito puede llegar a ser acreedor por saldo de precio de venta (ejemplo, A vende a B conforme a la transferencia obrante en form. 08 y resulta que C que nada que ver tuvo en la transmisión dominial resulta ser acree-

dor por saldo de precio de venta del automotor). Esta discordancia desde el punto de vista lógico, amen de ello puede ocasionar otros problemas que menciono a continuación.

En primer, lugar en aquellas jurisdicciones en que las transferencias de dominio están gravadas con impuestos, la evasión se manifiesta con claridad ya que al consignarse el gravamen por «saldo de precio de venta» por un lado se evidencia la operación y por otro lado se la oculta al no plasmarse la transferencia en el legajo, lo que puede generar responsabilidad para el Encargado del Registro que no exigió el pago del impuesto que por la falta de transmisión del dominio aparece como no correspondiente. En segundo lugar, en estos contratos prendarios no se exige el consentimiento conyugal, lo que puede constituirse en una verdadera burla a la disposición del Art. 1277 del Código Civil y un desbaratamiento de los derechos del cónyuge, y por último, también se pueden de esta forma burlar los derechos de terceros acreedores en el eventual concurso o quiebra del titular registral (deudor preñar) ya que se permite introducir en el patrimonio de un deudor, un privilegio disfrazado como «saldo de precio de venta» en perjuicio de otros acreedores, vulnerándose el principio de igualdad de estos ante la ley.

Es cierto que el Registro, o mejor dicho el Registrador en ejercicio de sus funciones no tiene porque velar por las posibles consecuencias no deseadas que la ley o los reglamentos registrales puedan permitir, pero si es cierto que una legislación procedimental más perfecta puede evitar que estos hechos o conductas no queridas se puedan producir.

Estas cuestiones sintéticamente expuestas, han sido las que han llevado a la Comisión de Prendas del Congreso Nacional de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor celebrado en Paraná el pasado mes de Noviembre, a proponer entre otras, la exigencia que para ser acreedor por saldo de precio de venta de un automotor, este necesariamente debe haber sido el titular registral-vendedor que constituye el derecho real de prenda en garantía de su acreencia derivada de dicho contrato de compraventa.



QUÉ HACER CON LAS INHIBICIONES

Todos los días viernes, el cartero nos juega una broma macabra: llega portando un sobre color manila, con circulares de la Dirección Nacional, trayendo los nombres de inhibidos de esa semana, que nunca bajan de veinte, si las matemáticas no fallan, no menos de cien nombres ocupan las pantallas y la memoria de los gastados discos; al año son mas de mil doscientos y si seguimos así, vamos a tener que comprar una computadora especial para cargar inhibidos; quizás aquí esté la solución, hasta tan-

**POR EL DR. MIGUEL CASCO MIRANDA
ENCARGADO REGISTRO CAPITAL N° 45**

to los negocios mejoren y exista paliativos económicos para los deudores. Si el próximo sistema Infoauto incorpora como paso previo el «stop» para estos fallidos o ejecutados judicialmente o concursados, quizás podremos aliviar esta tarea que ya resulta bastante engorrosa, si tenemos en cuenta la cantidad de Estados que tiene nuestro país, sus múltiples Códigos Procesales, las variaciones sobre plazos de caducidad

y la prescripción de las acciones en particular.

Pero no nos desesperemos, mientras tanto gracias a las inhibiciones, hay mucha gente que ve esto beneficioso; los abogados, por sus honorarios; los sindicatos cuando son nombrados; los encargados de Registros cuando cobran las constataciones y ahora, las compañías de seguro, que van a contratar con estos últimos, pólizas de cobertura cuando alguno de nosotros, se olvide de controlar un inhibido.



Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor

Cerrito 242 3er. piso "I"
Tel. 382-8878
Capital Federal

COMISION DIRECTIVA

Presidente

Dr. Alvaro González Quintana

Vicepresidente

Dra. Rita Pérez Bertana

Secretario

Sr. Gonzalo Cabrera Figueroa

Tesorero

Dr. Alejandro Germano

Pro-Tesorero

Dr. Horacio Magliano

DELEGADOS ZONALES

Delegación Zonal de Cuyo

Cdr. Alberto D'Innocenzo
Mendoza N° 9
Tel. 061-239695

Delegación Zonal Centro Norte

de la Pcia. de Santa Fe
Dr. Francisco Iturraspe
RR.SS. Santa Fe N° 2
Tel. 042-530954/23547/592332

Delegación Zonal Sur de la Pcia.

de Santa Fe
Dr. Mario Celestino Araya
RR.SS. Rosario N° 4
Tel. 041-308367/300564/569656

Delegación Zonal Norte de la Patagonia

Sr. Eduardo Antonio Conforti
RR.SS. Centenario
Tel. 099-890117

Delegación Zonal Nordeste

Dr. Raúl Venchiarutti
RR.SS. Oberá N° 1
Tel. 0755-21209

Delegación Zonal Patagonia Austral

Dr. Carlos Edgar Sanchez
RR.SS. Río Gallegos N° 2
Tel. 0966-25878

Delegación Zonal Mar y Sierras

Dr. Eduardo Fermín Uranga
RR.SS. Pinamar
Tel. 0254-82428

Delegación Zonal Entre Ríos

Dr. Hermo L. Pesuto
RR.SS. Paraná N° 1
Tel. 043-311496

Delegación Zonal Buenos Aires Noroeste

Sr. Raúl I. Campos
RR.SS. Junín N° 2
Tel. 0362-31056

Delegación Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Dr. Miguel Angel Casco Miranda
RR.SS. Cap.Federal N° 45
Tel. 01-383-2804

Delegación Zonal Ribera Norte de Buenos Aires

Sra. María V. Carponi Flores
RR.SS. San Isidro N° 1
Tel. 742-2175

Delegación Centro Este de la Pcia. de Córdoba

Dr. Luis Federico Bertalot
RR.SS. de Hernando
Tel. 053-960289

Delegación Zonal Norte

Dr. José Gonzalez
RR.SS. Formosa N° 2
Tel. 0717-33722

Cronograma Reglamentario

Se reseña a continuación toda la normativa automotor y prendaria que fuera difundida entre el 02/12/97 y el 28/02/97, continuándose así con la publicación periódica de todas las normas que pudieren modificar la redacción del Digesto y también de aquellas que sólo son atendidas por el nuevo Reglamento Interno de Normas Orgánico-Funcionales.

Como en las ediciones anteriores, se aclara que ha sido eliminada toda la reglamentación estrictamente jurisdiccional referida a la recaudación de patentes y otras medidas consideradas de escaso alcance.

Se recomienda leer esta síntesis junto a las que fueran publicadas con anterioridad, en atención a la fecha de edición del último digesto de Normas Técnico Registrales. Fué utilizada para la confección de este indicador el archivo existente en el Departamento de Inspecciones de la Dirección Nacional y su soporte informático.

1) PLAZOS DE PRESENTACIÓN PARA LA CONVOCATORIA OBLIGATORIA

a) Disposición D.N. 1087/96 : Estableció desde el decimocuarto hasta el vigésimo primer periodos de Convocatoria Obligatoria. Determinó los números de dominio comprendidos por ella en cada jurisdicción y dispuso las fechas de presentación sin apercibimiento. Se indicó la incorporación de estas medidas como Anexo 1 de la Disposición D.N. 1166/95.

b) Disposición D.N. 1200/96: Prorrogó la fecha de vencimiento establecida para el decimosegundo período de Convocatoria Obligatoria. Esta presentación - fijada originalmente sin moras hasta el 20/12/96- fue extendida hasta el 07/02/97. Se modificaron entonces las fechas establecidas en la disposición D.N. 842/96.

c) Circular C.S.C. 19/97: Remitió las planillas correspondientes a los períodos 11 a 21 de la Convocatoria Obligatoria, indicando las fechas de vencimiento y las moras que deberían aplicarse para cada caso. Utilizó el mismo modelo con que esta comisión divulgara cro-

nogramas anteriores, subsanando los errores deslizados en ellos.

d) Disposición D.N. 82/97 : Prorrogó la fecha de vencimiento establecida para el decimotercer período de Convocatoria Obligatoria. Esta presentación - fijada originalmente sin moras hasta el 24/01/97, fue extendida hasta el 24/02/97.

Se modificó entonces la disposición D.N. 1012/96.

e) Disposición D.N. 126/97: Enmendó un error deslizado al efectuarse el llamamiento al decimocuarto período de Convocatoria Obligatoria, sustituyendo el anexo V de la disposición D.N. 1087/96. El error radicó en los números de dominio convocados bajo la letra X.

2) LISTADO DE EQUIVALENCIAS PARA LA CONVOCATORIA

a) Circular C.S.C. 17/97: Describió el método de remisión para los listados de equivalencias requeridos a los Registros Seccionales exceptuados del procedimiento de entrega puerta a puerta. Hizo alusión a los nuevos plazos y a las nuevas formas previstas para ese envío.

3) SUSPENSIÓN DE LA BAJA ESPECIAL

a) Circular D.N. 9/97: Indicó a los Registros Seccionales que deberán abstenerse de recepcionar las Solicitudes Tipo de Baja Automotor para su posterior desguace y destrucción. La medida obedeció a la falta de remisión de un modelo de constancia por parte de la Secretaría de Industria de la Nación. Suspendió de esta manera la vigencia de lo que fuera establecido oportunamente en la Secc. 11, Cap. III, Tit. II del DNTR.

4) NUEVA REGULACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS

a) Circular D.N. 8/97: Informó que las Compañías de Seguros comenzarán a exigir -para la cobertura de automotores- la concreción de la transferencia a favor del tomador de la póliza y el oportuno cumplimiento de la Convocatoria Obligatoria. Se adjuntó el texto sancionado a través de la Res. Gral. 25068 de la Superintendencia de Seguros. Este organismo reglamentó de esta manera una vieja aspiración de la Dirección

5) CÓDIGOS DEL AUTOMOTOR

a) Circular D.N. 5/97: Adjuntó los códigos asignados para las distintas marcas, tipos, fábricas y modelos de automotores. Previó también el camino que debería seguirse para los Certificados de Importación del viejo modelo y para los automotores Armados Fuera de Fábrica.

b) Circular D.T.R./M 1/97 : Informó que a partir del 15/03/97, tendrán vigencia nuevos códigos de fábricas, marcas, modelos y motores de motovehículos. Estos nuevos códigos se adjuntan a la circular.

6) VUELCO DE DATOS PARA INFOAUTO

a) Circular D.N. 6/97: Dispuso la obligatoriedad de finalizar el vuelco de datos complementario al sistema Infoauto, antes de 31/05/97. Previó también las formas de prórroga para el plazo inicialmente establecido y las sanciones aplicables.

7) INSCRIPCIÓN INICIAL DE MOTOVEHÍCULOS

a) Disposición D.N. 1117/96: Modificó la fecha límite para la inscripción de motovehículos usados - no registrados, prorrogándola hasta el 30/06/97. Reemplazó la normativa correspondiente del DNTR, que permitía esas inscripciones hasta el 31/12/96, sustituyendo el art. 4, Cap. 1, tit. III del DNTR.

b) Circular R.N. 526/96: Remitió una hoja para su sustitución en el nuevo ejemplar del DNTR, conforme a las modificaciones sufridas en el régimen de inscripción de motovehículos. Dichas modificaciones fueron previamente difundidas por medio de la disposición D.N. 1117/96.

8) MOTOVEHÍCULOS - TRANSCRIPCIÓN DE NÚMERO DE DOMINIO

a) Circular DTR/M 3/97: Informó que debería consignarse, en la documentación que integra los legajos A y B, el número de dominio de cada motovehículo mediante el uso de sellos o máquina de escribir. La solicitud obedeció a la dificultad de lectura que se presenta frente a las identificaciones manuscritas.

9) CERTIFICADOS DE IMPORTACIÓN

a) Circular R.N. 23/97: Adjuntó una

nómina de 48 delegaciones aduaneras del país que, a partir del 08/01/97, comenzaron a entregar Certificados de Importación del nuevo modelo.

b) Disposición D.N. 1086/96: Informó la obligatoriedad de destrucción para los Certificados de Importación que hubieren sido anulados por haberse comunicado la confección de un segundo ejemplar de los mismos. Creó una comisión para la supervisión de esa destrucción.

c) Circular R.N. 483/96 : Remitió las páginas 67, 68, 69 y 70 para permitir su reemplazo en el ejemplar del Digesto de Normas Técnico Registrales. Este reemplazo obedece a las modificaciones sufridas en el régimen de Constatación de los Certificados de Importación.

10) RÉGIMEN APLICABLE A LA IMPORTACIÓN DE AUTOMOTORES

a) Circular D.N. 91/96 : Recomendó una nueva y detenida lectura de Circular D.N. 65/96, con el objeto de evitar omisiones en la regulación impuesta a la importación de automotores. Distinguió las sugerencias frente a los nuevos y viejos certificados aduaneros.

11) ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA DIRECCIÓN NACIONAL

a) Disposición D.N. 40/97: Fue creada la Comisión de Evaluación y Seguimiento de las Contrataciones. Se informaron sus funciones y responsabilidades, al tiempo que quedó determinada su conformación y orden jerárquico. Adjuntó un instructivo pormenorizando la actividad de esta Comisión .

b) Disposición D.N. 41/97: Designó como integrante de la Comisión de Evaluación y Seguimiento de las Contrataciones a los Dres. Gerardo Luppi, Eduardo Martínez, Pablo Tonelli y Víctor Acuña.

c) Disposición D.N. 41/97: Creó la Comisión de Control de Gestión para la DNRPA. Determinó su forma de integración y detalló sus funciones de evaluación, contralor y asesoramiento.

d) Disposición D.N. 43/97: Designó como presidente de la Comisión de Control de Gestión para la DNRPA al Dr. Ricardo Radaelli. Será acompañado en esta nueva función por los Dres. Eduardo Martínez y Graciela Peiretti.

12) MODELO-AÑO DE LOS AUTOMOTORES 0 KM

a) Circular R.N. 543/96: Remitió un informe elaborado para esclarecer las

dudas que se presentan para determinar el modelo-año de los automotores 0 KM. Intentó lograr así una mejor comprensión de los supuestos que pudieran presentarse y la normativa aplicable para cada caso.

13) REGLAMENTO INTERNO DE NORMAS ORGÁNICO - FUNCIONALES

a) Disposición D.N. 1032/96: Aprobó un reglamento interno de normas orgánico-funcionales para los Registros del Automotor y Motovehículos. El mismo entrará en vigencia el 01/02/97, continuándose así con la compilación, el ordenamiento y la actualización de datos iniciada con la segunda edición del DNTR.

14) HORARIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

a) Disposición D.N. 1167/96: comunicó la extensión de una hora (12.30 a 13.30) en el horario de atención al público para los Registros de todo el país. Esta extensión deberá efectivizarse a partir del 02/01/97, al sólo efecto de la entrega de documentación relativa a las Inscripciones Iniciales.

15) IDENTIFICACIÓN DE LOS ACOPLADOS, REMOLQUES Y TRAILERS

a) Disposición D.N. 1136/96: Permitió la posibilidad de que algunas unidades sin tracción propia circulen exhibiendo una placa de metal libremente confeccionada. Especificó también las particularidades que deberá respetar esa placa, quedando derogada de esta forma la disposición 31/96.

16) ENVÍO DE DOCUMENTACIÓN

a) Circular R.N. 504/96: Hizo conocer que sólo deberá consignarse en las cajas OCA-PAK (bajo letra legible y en lugar fácilmente visible) el código del Registro emisor y no la denominación literal del mismo. Citó algunos ejemplos del caso.

17) PUESTOS DE VERIFICACIÓN

a) Circular R.N. 85/97: Solicitó a los encargados de registro que remitan la sugerencia de habilitar nuevos puestos de verificación, para favorecer la comodidad del usuario. Requirió que se envíen especificaciones sobre las plantas propuestas antes del 17/03/97 a oficina de Mandatarios y Verificaciones.

Detrás de

Carlos Enrique Weber, tiene a su cargo desde 1988, la oficina de «Control para el Transporte de Legajos». El funcionario describe en esta nota algunos pormenores del sistema y el grado de eficiencia con que se maneja tanto la empresa como los Registros Seccionales. Weber también maneja el diseño de telefonía utilizado en la sede central de la Dirección del Automotor y condujo buena parte de la remodelación edilicia allí efectuada.

"Esta no es la Oficina de OCA. Hoy el transporte de legajos está encomendado a esa empresa, pero mañana puede ser reemplazada por cualquier otra".

Con esta frase comienza Carlos Enrique Weber por aclarar algunos detalles de su tarea. Desde 1988, el funcionario dirige la oficina de "Control para el Transporte de Legajos", dentro de la Dirección Nacional Automotor.

"Cuando yo asumí la Oficina, el transporte de la documentación ya había sido adjudicado —desde 1987— a la empresa OCA. A partir de allí se instrumentó el sistema de fichas que rige actualmente y permite controlar tanto a los Registros como a la misma empresa transportista".

Carlos Weber se acomoda en su escritorio para comentar con orgullo sus 55 años, sus 4 nietos y, especialmente, su fanatismo por River Plate.

Ambito Registral aprovecha entonces para comenzar con sus preguntas:

—¿Cómo funciona el actual sistema de fichas?

—Todos los datos necesarios para efectuar un correcto control de envío están contenidos en las fichas. De las cuatro que son originalmente confeccionadas, OCA lleva tres cuando retira y deja una como constancia.

De esas tres que lleva, deja una en su casa central y acarrea dos para entregar la encomienda. Con la documentación en su destino, la empresa transportista se desprende de otra ficha y vuelve con la que les sobra.

Allí contrasta la última ficha con la que retuvo originalmente y finaliza el circuito. Están obligados a confeccionar un disquete con esa información, que mensualmente deben enviar a

esta Dirección Nacional.

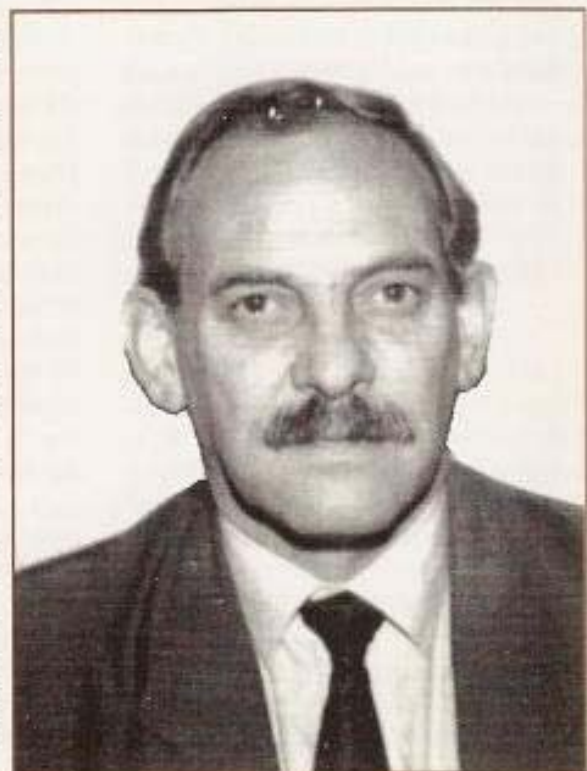
—¿Esa es toda la información que envían?

—Bueno, también remiten una de las dos fichas que quedan en su poder (la verde) con la que mi oficina confecciona un archivo y el Departamento de SCD realiza nuevamente el trabajo informático de carga de datos. Esos dos soportes luego se cruzan para detectar posibles errores previos en el vuelco de la información.

Recibimos entre 2.000 y 2.500 fichas diarias. Así se conforman momentáneamente el inventario 'provisorio'. Cuando los Registros confirman los movimientos categorizados como 'transitorios', se convierten en 'definitivos'

—¿Qué comparación puede efectuarse con el viejo sistema del Correo Argentino?

—En ese momento no era posible ningún tipo de control. El despacho certifi-



los bolsines

cado podía ser tanto un legajo como una carta de despido. En cambio, el nivel de error que se observa desde 1992 no supera el 1%.

—¿Por qué sólo desde 1992?

—Bueno, desde ese año se manejó un nuevo inventario de todo el parque automotor. Fueron enviados previamente a los Registros listados de dominio que debían ser constatados y perfeccionados. A partir del 25/08/91 se comenzaron a cargar las nuevas fichas y el inventario se mantiene actualizado por esa vía.

Esto es importantísimo. Consideremos que, al haber 40.000 transferencias mensuales, en un año cambia de registración casi el 10% del parque automotor y se desactualiza el inventario rápidamente. La metodología utilizada desde 1992 permitió que frente al reempadronamiento no existieran grandes confusiones de radicación y la gente supiera a dónde dirigirse.

—¿Con qué nivel de eficiencia trabaja la empresa?

—El sistema es excelente y los pocos problemas que existen son habitualmente nuestros. OCA nos remite diariamente los temas que no pueden solucionar, pero sólo estamos hablando de 10 o 12 inconvenientes sobre 2.000 movimientos diarios. Son problemas habitualmente generados por la demarcación jurisdiccional de cada Registro.

—¿Qué tipo de control ejerce su oficina sobre la empresa transportista?

—Yo controlo que OCA cumpla con el contrato firmado. Tengo instrumentado un sistema informático que me per-

mite verificar la fecha de entrega de la empresa. OCA tiene un promedio de efectividad —entregas efectuadas dentro de los promedios de efectividad— entregas efectuadas dentro de los primeros 3 días hábiles— del 87% para las notas, legajos o materiales transportados.

—¿Qué cantidad de robos sufren los vehículos transportistas?

—Tenemos alrededor de 5 o 6 robos anuales y recuerdo un sólo siniestro, hace cerca de 6 años. Lo que pedimos en estos casos es una denuncia policial puntual para que los Encargados no utilicen estos robos como forma de encubrir extravíos propios de legajos.

Weber destaca permanentemente el trabajo que, a su lado, realiza la Dra. María Pía Franchi. Cumple el rol de asistente directa, segunda Jefa de la Oficina. Durante la entrevista se apoya habitualmente en ella para ofrecer precisiones sobre muchos de los temas consultados.

—¿Cuáles son las metas todavía no logradas por la Oficina?

—Queremos alcanzar un mayor cumplimiento de las notas o circulares que indican la forma de mantener el movimiento de legajos ordenado. Permanentemente recorreremos el país haciendo docencia acerca de nuestro quehacer porque los Registros no cumplen muchas veces con la normativa impuesta.

Poco tiempo atrás, por ejemplo, enviábamos una circular solicitando que se utilice un sello para estampar el número de dominio en las fichas, pero el 50% de los Registros no lo hacen. Y con la nueva identificación alfanumérica el problema es mayor, porque es más fácil confundir letras que confundir números

(U y V, por ejemplo).

No obstante, nuestra función se limita a enseñar y aconsejar. Para sancionar, apercibir o castigar existen las auditorías y otros carriles administrativos.

—¿Cuál es el mayor problema que tiene este sistema?

—Bueno, lo peor tal vez no radique en el sistema mismo sino en su puesta en práctica. Concretamente, el mayor inconveniente es que los Encargados utilizan al más 'nuevito' o al menos hábil de sus empleados para tratar el tema OCA.

Hay que considerar, sin embargo, que una ficha con número de dominio errado produce en inventarios la existencia de un 'repetido' y, simultáneamente, un 'faltante'.

—¿Qué lugar ocupa el buen desempeño de un Registro en cuanto a los envíos de legajos y materiales para el resultado final de una inspección?

—Desde hace un año se le está dando gran importancia al tema y las auditorías nos ayudan muchísimo. Descubrimos, por ejemplo, que el 80% de los Registros tardaban más de 4 o 5 días en contestar a los pedidos por 04. Este tipo de demoras son producto exclusivo de los Seccionales y no de OCA.

—¿Y qué demoras pueden ser atribuidas a la empresa transportista?

—Yo les indico que no deberían recibir fichas mal confeccionadas o incompletas. Si una fecha no nos llega para cargarla, también es un problema de OCA. Tengo la obligación de perseguirlos y practicar los rastreos necesarios en cada caso.



REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE ORIGEN

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE ORIGEN

REGISTRO DE DESTINO



REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE ORIGEN

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE ORIGEN

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE DESTINO

REGISTRO DE ORIGEN

REGISTRO DE DESTINO

AUTOMOTOR

Marcar con una "X" donde correspondiera	
ACOMPANA LEJASO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
PADE POR DI	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
EXCLAMA POR CORRES-PUNZEN	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
RESPONDE AL DA EN ACOMPANAR EL LEJASO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
OTROS	

Durante los cierres trimestrales, por ejemplo, me preocupo en molestarios para que manden a tiempo esas fichas "verdes" y no se produzcan baches ni errores en los inventarios.

—¿Que repercusiones tuvo en el sistema la dimensión pública adquirida por la figura de Alfredo Yabrán?

—Realmente, es un problema del que no tuvimos ninguna repercusión. El único inconveniente que se generó fue la suspensión de la renovación del contrato en el mes de abril del año pasado. Fueron 7 días de interrupción en el transporte de material registral, pero es importante destacar que fue una decisión de nuestro Ministerio, no de OCA.

Pienso que atender el sistema registral es un sustento económico muy importante para la empresa...

—¿Conoce el monto de dinero que recibe OCA por brindar este servicio?

—Conozco la cifra del contrato, pero no creo tener atribuciones para hacerlo público por mi cuenta. Yo sólo controlo que OCA cumpla con lo que está obligada a hacer, la frecuencia y el plazo de los envíos. Para ello mi oficina trabaja mancomunadamente con la oficina de Despacho, Control de Inscripciones y el Departamento de SCD.

—¿Cuales son los plazos de envío que se observan hoy en día?

—El 80% de las notas y legajos son entregados por OCA dentro de los tres primeros días hábiles. Le proveemos una guía de calles a la empresa, para que determine el destino de los legajos por corresponder y un inventario actualizado, para que decida el lugar donde deben entregarse los pedidos por O4.

Cuando tengo que conformarles la factura mensual, averiguo previamente si han trabajado dentro de los plazos estipulados. Sólo allí entrego mi conformidad a la administración, para que sea elevada al Ministerio.

Sobre el final de la entrevista, Weber hace saber que en esta Oficina atendemos también todo el sistema de telefonía de la Dirección Nacional, que tiene 300 aparatos y 120 líneas disponibles.

—Asusta pensar en la facturación de un organismo como este...

—Es verdad, pero la realidad nos ofrece otros datos. En las horas pico, por ejemplo, se utilizan simultáneamente sólo 20 o 22 líneas 'salientes' (llamados efectuados desde la Dirección Nacional hacia afuera) y a cualquier hora tenemos más líneas 'entrantes' (llamados recibidos).

Se pagan alrededor de 40.000 pesos mensuales de telefonía, suma nada descabellada atendiendo a la cantidad de líneas existentes y a las frecuentes llamadas de larga distancia que deben efectuarse en un organismo de carácter

nacional como éste.

—¿Existe la posibilidad de manejar el sistema con los Registros a través de 'internos'?

—Tenemos un plan a corto alcance para comenzar comunicando a la Dirección Nacional con 90 Registros de la Capital Federal como internos. Habría que pagarle a Telecom una conexión, pero las llamadas no se facturarían como pulsos a pagar.

No sólo sería un gran negocio, sino que este manejo supondría una gran facilidad técnica para comunicarse con teléfonos habitualmente ocupados.

Carlos Weber acaba su discurso mencionando que "hasta el mes de septiembre estuvimos encargados también de la remodelación del edificio de esta Dirección Nacional. Lo hacíamos los sábados y domingos, pero durante la semana nos llovían problemas y fueron 3 años en los que alcancé a tener una hipertensión muy seria..."

Desde que el Coronel Gracini se hizo cargo de la parte administrativa me sacaron ese peso. No era poco.

Lejos de Yabrán y mucho más cerca de Orteguita, Carlos Weber pide una empanada de queso y ofrece a este cronista recorrer su archivo, "donde tenemos mas de 5.000.000 de fichas verdes guardadas", dice casi con orgullo.

Un Fordtísimo invento

POR FELIPE COULSTON *

Nació al impulso de la creatividad como don innato del hombre. Sus comienzos precarios y novedosos conmovieron a la sociedad euroamericana.

Sus *dominus* provenían de la clase alta, a los que algunos denominaban aristocracia, confundiendo capitales con gobierno de los mejores.

Y bien sentados, la elite de poseedores exhibía con orgullo el portentoso circulante incorporado a sus patrimonios. La sorpresa se unía a la admiración y los varones monopolizaban la vanidad de ser los primeros.

Se afirmaba un nuevo modo de dejar las huellas con una dinámica ignota hasta entonces.

Hubo desparpajo desafiante cuando una mujer intentó dignidad igualitaria subiendo sus pretensiones a idénticos móviles.

La aceleración de los tiempos emergía rumorosa por las calles de las urbes y las aldeas permanecían en el anonimato de la presunta medianía.

Los ruidos fabriles albergaban anhelos de progreso, los anarquistas desoían a la modernidad y el rostro social se habría paso entre sueños y equívocos de riquezas compartidas.

En la naturaleza los árboles no cesaban de brotar, ni las flores de engalanar con su perfume.

No obstante, una artificial brisa su-

surraba rompiendo la milenaria quietud de bosques y senderos.

No era el viento de las cíclicas estaciones, ni el chasquido feroz de la bestia al acecho.

Había nacido la vaca sagrada de occidente, con ruedas, motor y volante. La producción en cadena se transformó en un Fordtísimo invento.

La conmoción era un estado de ánimo irreversible.

«¿Será el fruto del árbol prohibido o la gracia bendita de la infinitud del ser?» deliraban los monjes desde el voluntario encierro.

Los científicos rivalizaban con los técnicos, mientras el asombro era el chisme colectivo más popular «Es hardware de cuarta. Stop. Paremos. Ya fue. Basta de prehistoria» dirían hoy nuestros adolescentes.

Esta bien. Ensayemos una descripción desde la butaca cómodamente instalados en el interior. El Auto: una revolución tecnológica al servicio del hombre. Suena a una frase hecha.

Sigamos. Permite recorrer largas distancias sin despegar mucho los pies de la tierra, detenernos -sin caer al vacío-, mirar hacia distintos lugares y continuar el viaje sin perder el rumbo.

Conducirlo cada vez es más fácil. Conducirse fuera de él requiere de otros

dominios por los que el tránsito es infrecuente.

Tener determinado modelo y marca obedece a múltiples causas: poder adquisitivo, necesidades familiares, status, etc.

No tener auto también.

Quienes gusten de análisis simplistas le atribuyen ser una prolongación de la personalidad. Juzgar por las apariencias es casi una compulsión inmemorial en los terráneos, y este símbolo de la mecánica no podía escapar a este designio de la imperfección.

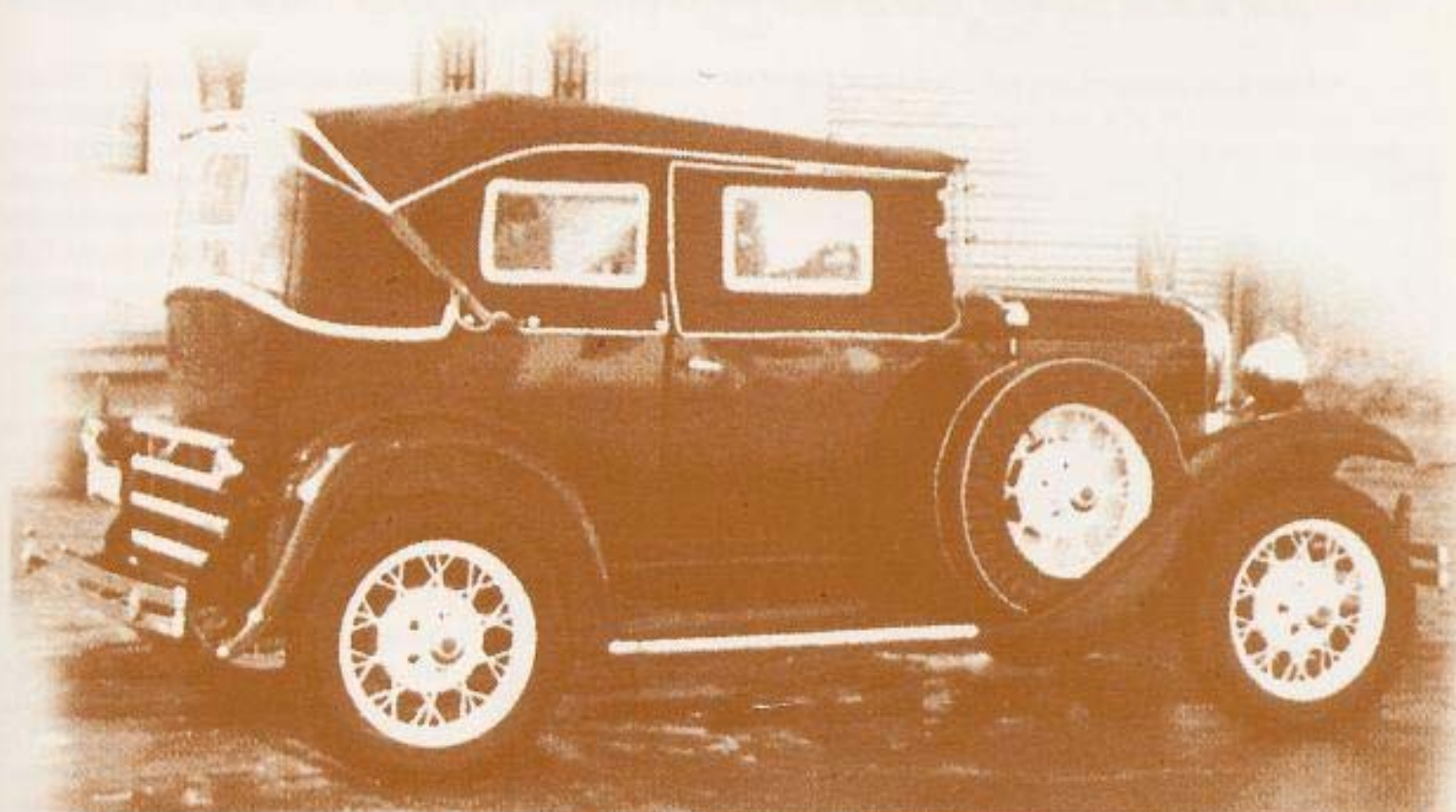
Los datos fríos de la ingeniería demuestran superaciones constantes, pero las exigencias de los artistas y consumidores no se resignan a contemplar meros espectros utilitarios.

La aerodinámica hace lo suyo volando con sus ideas y construyendo con realidades.

Este señor que domina, magnetiza y hasta mantiene vivas ciertas utopías provoca crecientes problemas de comunicación.

Paradójicamente, mirando por su espejo retrovisor uno puede observar las maniobras del porvenir. Una experiencia cuya toma de razón es absolutamente intransferible.

* Seudónimo de un colega Encargado de la Pcia. de Buenos Aires



La AAERPA estuvo



No podíamos dejar de comentar la reunión celebrada en Diciembre pasado, en la ciudad de Mar del Plata, donde la camaradería y el fluido intercambio de ideas estuvieron presente.

El lugar fue el Hotel Costa Galana de la Atlántica ciudad, y los temas desarrollados fueron diversos, destacándose, entre otros, la incorporación de dos nuevas Delegaciones Zonales a la estructura de trabajo de la Asociación. Dichas delegaciones son: Delegación Zonal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Delegación Zonal Norte.

Asimismo en la reunión se estableció que las reuniones de Comisión Directiva en el presente año se desarrollarán en la sede de la Asociación en Capital Federal, tomándose por separado reuniones que soli-



Delegación Zonal

En el marco de la Convocatoria al reempadronamiento del parque automo-

tor y ante la sugerencia de la Dirección Nacional de incrementar los trámites referidos al mismo, la Delegación Norpatagonia implementó una serie de jornadas docentes destinadas al personal de la División Tránsito de las Policías de Río Negro y Neuquén, extendidas al cuerpo de inspectores municipales de cada localidad donde se efectúan las mismas.

Las jornadas se concretaron con la activa participación del Delegado Regional de Dirección Nacional -de reciente creación- Sr. Tomás Heger Wagner, y los Encargados Titulares de los Registros Seccionales donde tuvieron sede las charlas. Fueron dictadas por los Encargados Titulares y Suplentes de los RR.SS Centenario y Cipolletti N° 1. (R.N.) señores Conforti y Puricelli, habiéndose desarrollado hasta la fecha en las localidades de Cipolletti (R.N.) agru-



en Mar del Plata

citen los Delegados Zonales con la participación de funcionarios de la Dirección Nacional.

La fecha fue oportuna para hacer una despedida del año, la cual se desarrolló en los salones del Hotel mencionado, en que los participantes acompañados de familiares disfrutaron de una espectacular cena baile.

Estuvieron presentes los miembros de la Comisión Directiva, presidida por el Dr. Alvaro González Quintana y Delegados Zonales.



REUNIÓN DE LA COMISIÓN DIRECTIVA

El pasado 14 de marzo, a la hora 11, en instalaciones de la sede central de la AAERPA Cerrito 242 3º «I» de Capital Federal, se llevó a cabo una nueva reunión de la Comisión Directiva, la que contó con la asistencia del señor Presidente, Dr. Alvaro González Quintana, miembros de la Comisión Directiva y Delegados Zonales de la Asociación.

Como primer tema, Delegados Zonales dieron cuenta de las actividades que se encuentran desarrollando, y se recibió documentación vinculada a las formalidades administrativas necesarias para la puesta en marcha de nuevas Delegaciones, posteriormente y con los dirigentes presente, procedieron a efectuar la entrega de material a publicarse en nuestro órgano de difusión.

Asimismo en esta oportunidad, se fijaron fechas para las reuniones de Delegaciones Zonales con miembros del Comité Ejecutivo y Funcionarios de la Dirección Nacional.

En la oportunidad también se trataron pedidos efectuados por asociados de diversos puntos del país.



Norte de la Patagonia

pando a la regional Alto Valle Oeste de la Policía Rionegrina, en Gral. Roca (R.N.) para el personal policial de la zona este; en Neuquén (capital) en sede del Municipio para los Agentes de Tránsito del mismo y en dependencias de la Jefatura de Policía para el personal de tránsito de ese cuerpo. En Zapala (Neuquén) al existir convenio de complementación entre Municipio y Policía, se destinó la charla para los agentes de tránsito policial y por último en la ciudad de Cutral Co donde se conformó un auditorio compuesto por personal policial, de tránsito municipal de Cutral Co y de tránsito municipal de Plaza Huincul.

Como resultado general de esta actividad de docencia encarada, los Encargados han podido notar un incremento importante en la solicitud de trámites de convocatoria y transferencias, y fundamentalmente hemos recibido las gra-

cias de los concurrentes por haberles permitido obtener una respuesta clara a sus necesidades a sus conocimientos e información respecto a cual es la docu-

mentación que se debe requerir al automovilista y la información que deben brindarle para la regularización de las distintas situaciones.



Reconocimiento a una trayectoria

En el marco de la reunión de Encargados celebrada en diciembre pasado y que fuera presidida por el Delegado Regional C.P.N. Alberto D'Innocenzo, a la vez de despedir el año, se procedió a la entrega de Plaqueta a la Sra. Escribana **Elena G. de Guardiola**, Encargada del Registro Seccional N° 2 de Mendoza.

La misma le fue otorgada por la Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor por su trayectoria y labor durante 29 años al servicio de la actividad registral.

En las palabras alusivas el Contador D'Innocenzo destacó la labor de la profesional que se ha ganado el reconocimiento de sus pares en todo el país instándola en nombre de la Institución a seguir bregando en pos de la excelencia del servicio, y por su parte la Esc. Guardiola agradeció el gesto, recibiendo a la vez un merecido y cerrado aplauso por parte de los concurrentes.

Asimismo, se aprovechó la oportunidad para efectuar un balance de lo realizado en el año por la Delegación Regional.



¿Qué hacemos por AAERPA?

En la reunión de Comisión Directiva de AAERPA realizada en Buenos Aires el 14/3/97 se comentó que más de un Encargado de Registro se pregunta: ¿Para qué sirve la Asociación?. Con AAERPA no pasa nada. ¿Qué nos da AAERPA a los asociados?

Creo que la pregunta habría que plantearla de otra manera:

¿Qué hacemos nosotros por AAERPA?

Evidentemente, sin participación, sin solidaridad entre los Encargados, no lograremos absolutamente nada.

Si el hacer queda librado a unos pocos (léase: Comisión Ejecutiva y Delegados Zonales) la Asociación no funcionará cumpliendo con sus principios básicos. Debemos lograr la adhesión y la participación de la mayor cantidad de Encargados posibles.

Con el aporte de ideas, nuevas propuestas, lográndose la integración de los Encargados a las Delegaciones Zonales ya existentes o en formación, nos fortaleceremos como Institución y creceremos. Avanzar en éste sentido depende sólo de nosotros.

La Asociación cumple 20 años en el mes de Setiembre. Ha ido creciendo principalmente en los últimos años, contando entre sus logros:

1º) Tener su sede propia en la calle Cerrito 242 - 3º «I» de la Capital Federal.

2º) Tiene su órgano de difusión: Legajo «C», y actualmente «Ambito Registral».

3º) Organización de Jornadas y Congresos en Bs.As. y en el interior del país.

4º) Creación de las Delegaciones Zonales. Actualmente hay doce (12) Delegaciones, y otras en formación.

5º) Elevación de propuestas de los Congresos a la Dirección Nacional.

6º) Cobertura de Seguros para los Encargados que están asociados y con la cuota al día.

7º) Dictado de Cursos para Manda-

tarios, Gestores y Cámaras del Automotor.

8º) Participación de la Comisión Directiva en las reuniones de las Delegaciones Zonales.

9º) Consultas a AAERPA, via fax: (01-382-8878) o al Teléfono Celular: 01-477-6214.

Actualmente desde la Asociación se trabaja en temas como:

a) Seguro de Retiro - Jubilación para los Encargados.

b) Seguro por Responsabilidad Civil.

c) Seguro de Salud - Asistencia médica.

d) Realización de Encuentros entre funcionarios de la Dirección Nacional, de AAERPA, con las Delegaciones Zonales durante el corriente año.

e) Creación de nuevas Delegaciones

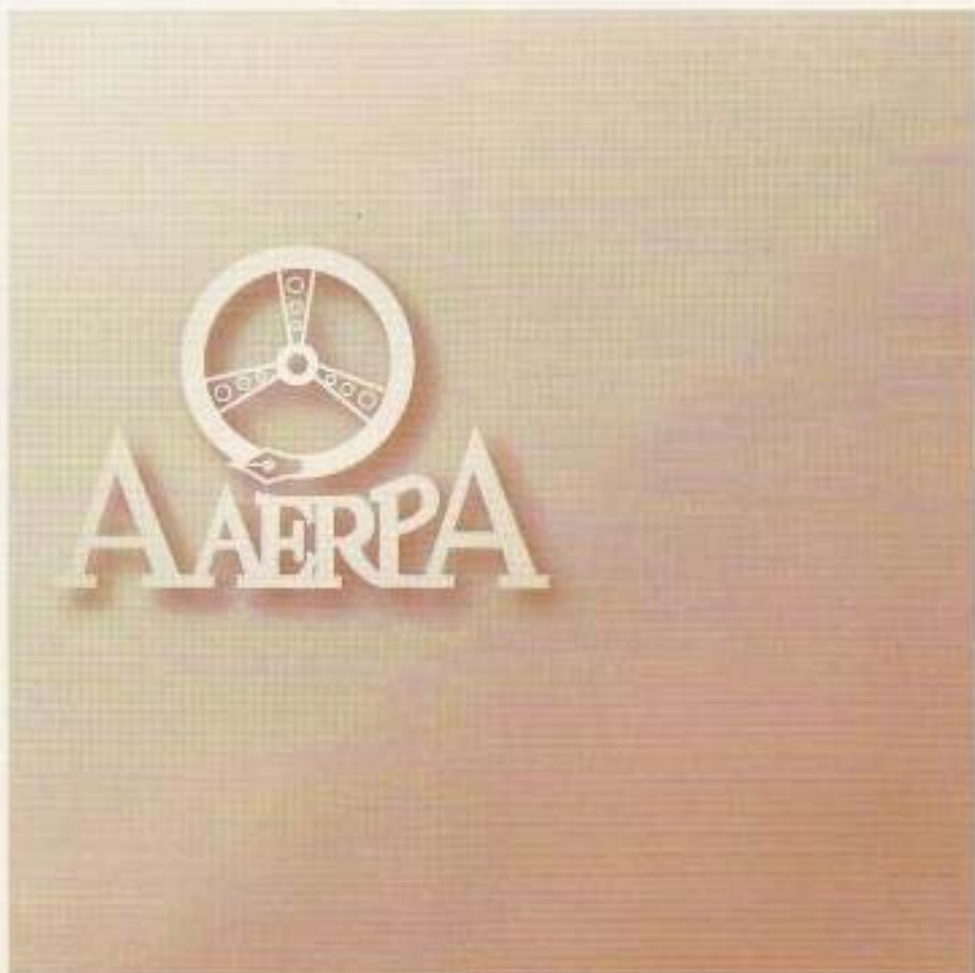
Zonales.

f) Propuestas a Dirección Nacional con relación a los Derechos y Obligaciones del Encargado de Registro, referente a la Disposición N° 1032, de fecha 13/11/96.

El Presidente John F. Kennedy dijo a los estadounidenses:

«No se pregunten qué hace EE.UU. por los americanos, sino qué hacemos nosotros los americanos por Estados Unidos de Norteamérica». Disculpen la comparación, pero creo que con la Asociación a otro nivel pasa lo mismo, no digamos qué hace AAERPA por nosotros como Encargados de Registro, sino qué hacemos nosotros como Encargados por la Asociación.

Eduardo Fermín Uranga
Delegado A/C Mar y Sierras



Viajero esta presente en el Registro Seccional de Concepción en la Provincia de Tucumán. Allí su Encargado Dr. Manuel Alfredo López, a la vez de felicitarnos por la publicación, nos agradeció que eligiéramos su registro para publicar una nota en esta edición.

Este Registro fue creado el 30 de Noviembre de 1964, y su titular es el cuarto encargado en la historia y su gestión ya lleva 10 años.

El edificio dónde funciona es de propiedad del Encargado y fue construido especialmente para el funcionamiento de la actividad. Esta por demás manifestar las atenciones recibidas. Las secuencias fotográficas que publicamos nos ahorran muchas palabras y como regalo la gente de este Registro nos cuentan sobre la provincia y sus vivencias.

LA PROVINCIA Y SU HISTORIA

La ciudad de Concepción, cabecera del Departamento Chicligasta, nace oficialmente el 1º de Julio de 1861 como consecuencia de una Ley de expropiación dictada por el Gobernador Salustiano Zavallía, por la cuál se declara de utilidad pública «un área de terreno que tendrá por centro la capilla de La Ramada, alias La Concepción y cuya extensión será de un cuarto de legua cuadrada». Años más tarde se simplificaría su nombre por el de «Concepción» y pasaría a convertirse en Municipio, por Ley Nº: 789 del 22/11/1898.

Su población se encuentra formada básicamente por inmigrantes españoles, árabes, italianos, criollos y una minoría de sajones y galeses.

Concepción comienza a ser noticia y no es para menos. Debido a su pujante

desarrollo agrícola y comercial, le valió el mote de «La Perla del Sud».

Cuenta con Tribunales Ordinarios, Jurisdicción del Obispado del sur de la Provincia, sede de la Unidad Regional Sud de la Policía de la Provincia, Sub-sede de Policía Federal Argentina, próximamente Subsede de Gendarmería Nacional, sede del Distrito Concepción de la DGI, seis Instituciones Financieras, sede del Registro Nacional del Automotor Seccional Concepción, Receptoría de la Dirección General de Rentas de la Provincia, etc.

Alguien la definió como «Un cruce de caminos, un punto de descanso y de partida para el viajero que, ya bajando de Catamarca, por Tinogasta, Belén, Andalgalá y Las Estancias, se extenua en la contemplación de la verdeante llanura o, ya subiendo desde la gran boca barroza del Río de la Plata, se extasia



Izquierda: Dr. Alfredo Manuel López, Encargado Titular del Registro Seccional Concepción de Tucumán. Arriba: El Dr. López con sus colaboradores

y los nuevos tiempos

ante la montaña lujuriosa, maravillado por la aparición de la divina naturaleza...»

La Ramada, hoy Concepción, se haya situada geográficamente en un punto estratégico, ya que desde ella se puede acceder rápidamente a las cristalinas aguas del Cohuna a escasos 30 kilómetros, donde la pesca de la trucha es algo que se recuerda como una leyenda en todo el país. Por la misma ruta se llega a tierras de Catamarca pasando por las bellísimas serranías de Las Lenguas y el mirador de Las Banderitas a 1846 metros sobre el nivel del mar. También es paso obligado, cuando a lomo de mula se toma la senda que conduce a las alturas, donde espejan las aguas de la Laguna del Tesoro, un lugar de ensueño, totalmente paradisíaco. Por otro camino que parte hacia el este se llega a Termas de Río Hondo en muy corto tiempo.

A 35 kilómetros al oeste se alcanzan sobre las cumbres del Aconquija, los Nevados del Clavillo y el Glaciar del Chimbero a 5.550 metros sobre el nivel del mar. En su pedemonte encontramos unas de las zonas subtropicales más hermosas de nuestro país. Sus bosques que por momento se transforman en selvas, con sus ríos caudalosos por la pendiente que imprime la montaña, han dado lugar recientemente a una Ley Nacional, que declara a un vasto sector como «El Parque Nacional de los Ailós».

Pero son los hombres de esta pródiga ciudad quienes han ido plasmando, con sus heterogéneas personalidades, el perfil unívoco de Concepción. En cultura se destacaron premios nacionales como el plástico Nilo González, en literatura Octavio Cejas y en fotografía con

premios nacionales e internacionales Omar Argañaraz .-

En deportes, una de las pasiones desenfrenadas de sus moradores es el automovilismo, y no es para menos. Nasif Estéfano «El Califa» nació en esta ciudad de la lomada, a orillas del río Gastona (llamado Guaucombo, por los indios Tonocotes y Jurjes) y muchos otros que se destacaron como Germán Rivera, Roque Namur, Eduardo Namur, Negro Rivera, Cristian Lange, Roberto Sánchez, Rubén Posse, etc.

Brillaron estrellas de nivel internacional como Estrella Valenzuela de Molina, campeona mundial de tenis de veteranas por equipos en el año 1977 y campeona mundial de veteranas individual en el año 1981; Hugo Dande, campeón mundial Pumita 1994, los hermanos Lascano Miranda, campeones mundiales Pumita 1996, y muchos otros de renombre nacional.-

El fuerte de la economía concepcionense radica en la agricultura, siendo sus principales productos la caña de azúcar, la papa y el limón, en menor escala el tabaco, la paíta, el arroz, el maíz y las hortalizas. El parque industrial se halla conformado únicamente por Fábricas Azucareras.

El advenimiento de la era Minera en el noroeste argentino, trajo grandes perspectivas para la economía de la región.

De cara al futuro podemos decir que existen varios proyectos en danza, ta-

les como la nueva traza de la Ruta 365 entre Concepción y Andalgalá pasando por Las Estancias, con lo que se suprimirían dos cuevas de difícil acceso como son El Clavillo y La Chilca, dando lugar a un corredor bioceánico a través del paso de San Francisco.

El Complejo Hidroeléctrico Potrero del Clavillo, el Canal Federal con posible nacimiento en Concepción (aunque actualmente varios movimientos civiles se oponen al mismo) y la Autopista Famaillá - Concepción, entre otros.

Para concluir diría que existen slogans como ¡Tucumán es azúcar!, ¡Salta la linda!, ¡Santiago, la madre de ciudades!, etc. por lo que me atrevo a decir ¡Concepción la mejor flor, en el Jardín de la República!.



Arriba: Las Lenguas, Dpto. Chincigasta.
Centro: Yunka Suma - Las Estancias
Abajo Izq.: Las Lenguas, Dpto. Chincigasta.
Abajo Der.: Yunka Suma - Las Estancias



Un Registro de

El Registro del Automotor Seccional Mendoza N° 3 fue creado en el año 1981. La actual Encargada Titular es la Escribana Teresa Salvo, quien tomó posesión en el mes de Mayo de 1986, con total libertad para elegir el personal

más idóneo para cumplir la tarea de reordenamiento. «Al principio fue duro», destaca la Encargada, pero «contamos con la gran ayuda del Dr. Eriberto De La Llave, Asesor de la Dirección Nacional, quien nos encaminó y nos acompañó en los primeros días con la atención de la gente».

Hoy el Registro se desempeña con un personal compuesto por ocho empleados capacitados por su antigüedad y experiencia, dirigidos por su Encargada Titular y Encargado Suplente, el señor Pedro Salvo. Entre todos tratan de brindar la mejor atención con cordialidad al Usuario, dentro de un marco de compañerismo y seriedad.

Con un total de 49.000 Legajos, por aquél entonces, la gente del Registro comenzó sus actividades en el inmueble ubicado en calle Infanta Mercedes de San Martín, a metros del Correo Central de la Provincia.

Hasta el año 1990 los Registros estaban desperdigados por el radio céntrico dificultando la tramitación de los usuarios, quienes sintiéndose desorientados ante la falta de información y la desactualización de los Inventarios deambulaban de un extremo a otro de esta ciudad, en busca de la radicación de sus Dominios. Fue entonces que se decidió entre los Encargados la construcción de un edificio que concentrara en un solo lugar a todos los Registros Seccionales del radio urbano. Esta situación logró ordenar el trabajo y brindar mayores comodidades a los usuarios mendocinos. Además, Mendoza es la primer Provincia que ha logrado concentrar todo el ámbito registral en un mismo edificio.

Hoy, diez Registros se encuentran ubicados en calle Belgrano 679 de esta Ciudad, el número 3 se halla en el Primer Piso, Oficina número 1. Los tres restantes, de reciente creación, más los dos Registros de Motovehículos con que cuenta esta ciudad, están ubicados en un edificio contiguo.

Gualeguaychú

Registro N° 2 y Motovehículos "B"

En su carácter de Encargado Suplente e Interventor de Motovehículos de la ciudad de Gualeguaychú, Provincia de Entre Ríos, Lautaro J. Abraham, comenta a **Ambito Viajero**, que los registros en dicha provincia fueron creados en 1969 y sus Encargados fueron designados por concurso de oposición y antecedentes, para lo cual la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor, solicitó a la Subsecretaría de Justicia de Entre Ríos su colaboración. Dicho concurso fue para Escribanos sin registro ni adscripción, resultando designado por Resolución N° 202 el actual Encargado Titular Dn.

Emerio Abraham, hoy Subsecretario de Justicia de la Provincia.

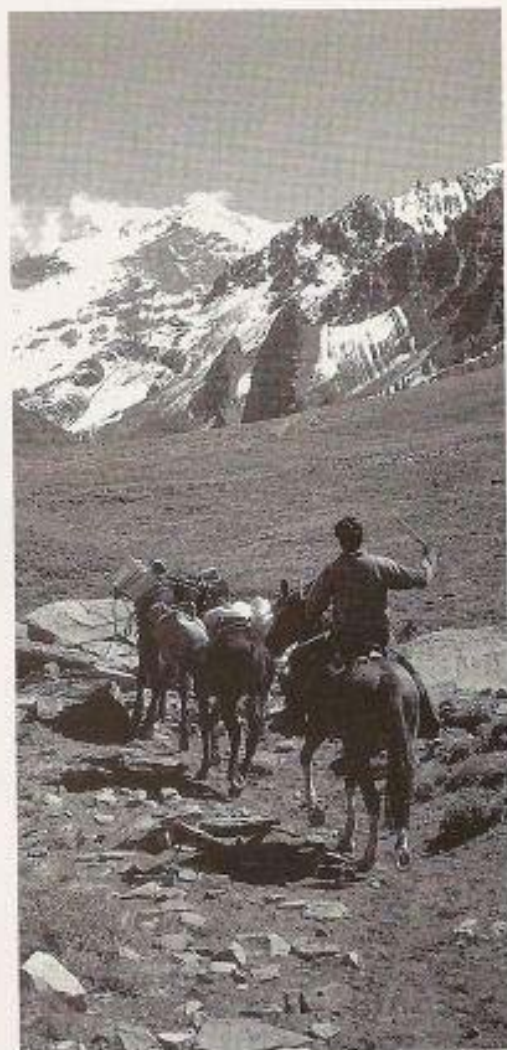
Actualmente el cargo de Encargado Suplente del Registro N° 2 e Interventor de Motovehículos de Gualeguaychú «B», por licencia de su titular es el joven Lautaro J. Abraham de 24 años de edad.

Desde este lugar, y en otros números la gente de la actividad registral nos comentará anécdotas, comentarios de la ciudad, especialmente de los eventos turísticos, y en particular de los carnavales más famosos del país, como son los de Gualeguaychú.

Gracias por participar.



Cuyo con trayectoria



Izquierda arriba:
Encargada Titular del Registro Mendoza N° 3, Esc. Teresa Salvo.

Izquierda centro:
Museo del Vino.

Izquierda abajo:
Frente del edificio que alberga a la mayoría de los registros mendocinos.

Derecha arriba:
Parque Provincial Aconcagua.

La aviación en la Patagonia



POR EL DR. HORACIO D. GREGORATTI*



Un avión de Aeropostal Argentina según la visión y la pluma de Luro Cambaceres, uno de sus pilotos

comercial argentina de los años '30

Es una gran satisfacción poder colaborar con la excelente publicación que el Dr. Sánchez ha puesto en marcha desde la lejana Patagonia y es por ello que el trabajo está relacionado con ese extenso territorio argentino, en aquellos lejanos tiempos en que prácticamente se carecía de medios de transporte, pues el automóvil y el camión eran muy incipientes y no había rutas apropiadas.

Ya a partir de 1920 pero más aún se acentuó luego de la finalización de la primera guerra mundial, donde las potencias que habían intervenido en ella, principalmente las vencedoras, trataban por todos los medios de hacer conocer sus modelos de aviones que habían tenido su prueba de fuego en Europa.

Entonces aparecen en el Río de la Plata las denominadas «misiones» que con los mejores aviones y con los más destacados pilotos hacen sus demostraciones tratando por todos los medios de intentar su penetración en un incipiente mercado, pero que ellos con gran visión de futuro le veían un enorme porvenir, principalmente por lo dilatado de nuestro extenso territorio.

Además el llamado sistema abanical por el celebre Ingeniero Bunge, hacía converger todo el sistema ferroviario en el puerto de Buenos Aires y por lo tanto no había forma de un verdadero acercamiento entre las diversas provincias, sino como lamentablemente ha sido nuestro país, debía pasar inexorablemente por la gran metrópoli creada por el español a imagen y semejanza del lento sistema pesado y barroco comercial de la Madre Patria.

El principal territorio que carecía prácticamente de ferrocarril, salvo algunos pequeños tramos era la PATAGONIA y quizá fue por ello que los visionarios franceses de la famosa «línea» Latecoere, después de la celebre Aeroposta, pusieron sus ojos en esa región, tan alejada del centro decisorio del poder político y comercial argentino que aún hoy decide por todo el país desde Buenos Aires.

Pierre Latecoere tuvo una idea clara

bien definida y apenas finalizada la guerra en el año 1918 puso en marcha su plan de unir por vía aérea con la combinación marítima en ciertos tramos, Europa saliendo desde Toulouse, hoy cuna de la industria aeronáutica europea con sus nuevos Airbus y el Río de la Plata. Y así se hizo realidad lo que luego sería «la línea» Aeroposta Argentina.

Unos de los más distinguidos escritores, el autor de «El Principito» el joven francés, Conde Antoine de Saint Exupéry, fue uno de los líderes, y con su actividad como piloto primero en Africa donde se inspiraría para su famoso libro y luego en nuestro país, donde no sólo residiría mucho tiempo, sino que también se casaría formando un hogar donde tanto la aviación como la poesía y la literatura formarían casi un santuario.

Para los jóvenes de hoy sería bueno pensar pensar como sería de feroz la competencia aún con el ferrocarril, que «la línea» decidió comenzar sus vuelos no desde Buenos Aires sino lo que según autores de esa lejana época, era la «llave» de la Patagonia, la ciudad de Bahía Blanca y allí desde el aeródromo dando pequeños «saltos» cubría hasta Río Gallegos. Inició sus vuelos llevando como pasajeros al fundador del famoso diario bahiense y a otro colega periodista y la también conocida como «la benemerita» cubrió con regularidad dando un servicio eficiente donde todos y cada uno de los pilotos trataban de cumplir con su mayor voluntad enfrentando con sus frágiles aviones esos vientos patagónicos de más de cien kilómetros por hora. Hombres como el ya mencionado Saint Exupéry, Jean Mermoz, Henri Guillaumet, franceses y los argentino Rufino Luro Cambaceres, Leonardo Silvetti, Prospero Palazzo, Pedro Ficarelli y muchos más hicieron honor a la tónica que tenía esa famosa empresa Aeroposta, y luego Aeroposta Argentina S.A. que con sus monoplanos Latecoere 25 Renault 450 HP y el otro modelo 25 luego con el modelo 28 ya con capacidad para ocho pasajeros y la travesía de los Andes se usó el Potez

25. Lamentablemente la gran «crisis» del 30 trajo aparejada la «crisis» de la casa matriz y por ende en marzo de 1931 tiene que cerrar. La Patagonia quedaba sin alas y fue por ello que luego de largas tratativas se consigue reanudar los vuelos bajo un sistema inédito, donde las empresas petroleras ayudaban con el combustible y el aceite y el Gobierno colaboraba con un subsidio. Finalmente en el año 1932 se fue consolidando y luego con otro material llegó hasta Tierra del Fuego. Finalmente por un grupo empresario liderado por el Dr. Ernesto Pueyrredón y el Almirante Galíndez y el Dr. García Pinto asume la empresa con nuevos aviones alemanes, los famosos Junker JU-52 —que aún hoy podemos ver en el Museo Nacional de la Aeronáutica en el Aeroparque metropolitano—, continúa cumpliendo en la Patagonia cumpliendo regularmente todos sus servicios desde Buenos Aires hasta Río Grande. Luego llegan las empresas mixtas y sigue así la Aeroposta Argentina con nuevos DC-3 y luego con la nueva constitución estatista de 1949 todo se fusiona en el ente estatal Aerolíneas Argentina que continúa sus vuelos con DC-3 y los DC-4. No podemos finalizar este comentario sin resaltar la esforzada tarea de lo que aún hoy es LADE que con gran espíritu patriótico lo que en ese entonces era la aviación del Ejército cubrió con sus Junker JU-52 parte de la Patagonia siendo uno de sus pilotos «el cadete» Comodoro Güiraldes. «Con esto creo rendir un justiciero homenaje a aquellos visionarios patagónicos».

* El Sr. Gregoratti es Doctor en Ciencias Económicas y Licenciado en Economía y Administración. Ex-Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de La Plata, ha dictado cátedra, entre otras casas de altos estudios, en las universidades de Buenos Aires, de Belgrano, Católica de Salta y Museo Social Argentino.

ESTEBAN ECHEVERRÍA Y EL IMPUESTO DE EMERGENCIA

A la AAERPA:

Molestó su atención con motivo del trabajo aparecido en la página 26 de Ambito Registral Nº 2, en la cual se nos hace saber que **no se debe** observar una transferencia porque en la anterior no se pidió el impuesto de emergencia, conclusión a la que llega muy acertadamente el Dr. Roberto López Domínguez, encargado del Registro Seccional Santa Fe Nº 2.

La pregunta es si debemos tomar esta premisa en adelante y qué se esgrime como defensa ante un auditor de trámites registrales, que manifieste que lo precedente no está en el Digesto.

Sin otro particular, saludo atentamente.

Dr. Carlos A. Illia

Encargado Titular Registro Seccional Esteban Echeverría Nº 1

Esta Dirección dando respuesta a la inquietud formulada por el Encargado del Registro de Esteban Echeverría Nº 1 debe manifestar que comparte la conclusión a la cual arriba el Dr. López Domínguez (Santa Fe Nº 1), aclarando que se debe arribar a la misma conclusión sin compartir todos los fundamentos esgrimidos. Es nuestra opinión, que si nos encontramos con una transferencia inscripta por un Encargado sin dejar formal constancia del pago del impuesto de emergencia en el Legajo «B», hay que estar en la suposición de que sólo se trata de una omisión formal y que el funcionario está dando fe de que el usuario ha dado cumplimiento al requisito exigido por el Digesto.

Además, debemos aclarar que la postura del Dr. López Domínguez fue tratada y aceptada como conclusión en la Comisión respectiva del II Congreso Nacional de Encargados llevada a cabo en la ciudad de Paraná. Dicha conclusión ha sido elevada a la Comisión de Asuntos Normativos de la Dirección Nacional, la cual aún no se ha expedido al respecto, por último esta Dirección deja aclarado que la opiniones de los colegas no representan la opinión formal de Ambito Registral, corriendo por cuenta y orden de quien la emite, y no es vinculante

La correspondencia para esta sección debe ser dirigida a "Sr. Director de Ambito Registral", Salta 402, 9400 Río Gallegos; o vía fax al 0966-25878. En lo posible, las cartas no deberían exceder de las 30 líneas, ya que de lo contrario, nos podríamos ver obligados a resumirlas.

GESTORES SENSIBLES

Con la firma de su Presidente Dn. Julio Francisco Albornoz, y del Tesorero y el Secretario, hemos recibido en nuestra redacción la siguiente nota de la Asociación Argentina de Gestores Administrativos de la Capital Federal.

Sr. Director de Ambito Registral:

Esta entrevista tan esperada por muchos y que hemos leído con avidez intelectual, resulta magistral en su temática informativa; la seriedad de los artículos y comentarios, el estímulo a los Encargados y la riqueza de su presentación, nos da la imagen nítida del gran sentimiento inspirador que alimenta al hombre idealista y ocupado realizador responsable de este medio.

Tanta ponderación no alcanza para expresar el concepto ganado en tres ejemplares que hemos leído. Hemos encontrado en ellos la maestría, el sentido profesional y ético de los que se expresaron y que siendo en su gran mayoría de nivel universitario, traslucen la cultura del hombre de bien.

Pero este número 3 ha movido a nuestra fibra más íntima y justamente por lo que se consideran hitos de la cultura: la poesía, la música. Nos referimos al título de El Cancionero Registral (pág. 34) donde se alude a los "gestores" en forma despectiva y ofensiva, demostrando una absoluta falta de calidad profesional cimentada por un mal gusto que no corresponde a la jerarquía del hombre que diariamente tratamos, ni al medio que lo publicita.

La libertad de expresión no es igual a la libertad de pensamiento; un hombre puede tener un pensamiento deshonesto, pero su educación y cultura lo inducirán a un comportamiento y expresión que tengan sentido constructivo, respetuoso y extensivo a nuestro sector.

Los gestores somos lo que somos cada uno, pero hay un espíritu de cuerpo que busca crecer: educándose, ilustrándose, recibiendo de los mismos Encargados de Registro y de la Dirección Nacional, clases, seminarios y conferencias, alentándonos a buscar nuestra jerarquización.

Sabemos que lo nuestro es cuestión de tiempo, conocemos el camino a recorrer como lo han hecho otras profesiones, hoy amparadas por Ley y que son auxiliares de la Administración Pública y empresas privadas.

Es por ello que somos sensibles a la alusión peyorativa a nuestra actividad laboral como gestores, en la cual recreamos nuestra dignidad como personas de bien, útiles a la sociedad.

Saludamos a Ud. muy atentamente.

Helios M. Amendolaro, Secretario - Rubén D. La Torre, Tesorero

Francisco J. Albornoz, Presidente

Asoc. de Gestores Administrativos de la Capital Federal

Como se puede apreciar, en ella, a la vez de felicitamos, nos impulsan, con los conceptos en ella vertidos a seguir trabajando.

También se hace referencia a que en el artículo aparecido en la edición anterior, pag. 34, bajo el título «Cancionero Registral», en el que se alude a los «Gestores», se han vertidos conceptos que consideran un agravio para los mandatarios.

Su composición para nada tiene por finalidad desacreditar la actividad de la profesión del gestor. Dicha figura es parte del engranaje de la actividad registral, como lo son los Auditores de la Dirección Nacional a los cuales también se alude en estas creaciones. Y en esta suerte de mostrar el diario folclore de la actividad con un poco de humor, Uds. debían estar, porque efectivamente somos partes iguales, y lo malo sin dudas sería que no lo hubiéramos incluido.

Cabe agregar que el Director de Ambito Registral estuvo presente en la cena de clausura del Congreso de Paraná y pudo comprobar 'in situ' que para nada hubo intencionalidad de agraviar a nadie.

Sepan aceptar nuestra respuesta.

¡Gracias por participar!

Vocabulario

Claro hay cosas peores, pero el trabajo de un Encargado de Registro es especialmente complejo y tiene innumerables desventajas.

Basta con mencionar el constante incremento de tareas y obligaciones, el miedo que provoca tomar conciencia de que «siempre falta algo por saber», las internas entre la Encargada Suplente y el abogado que atiende el mostrador o la división de legajos que acaban de notificarlo.

Mucho más allá de estos inconvenientes, un encargado -que dedicó su juventud a la poesía- se preocupó por advertir, en una reunión de AAERPA, los perjuicios que provoca el uso abusivo de términos y formas propios de la tarea registral en la vida cotidiana.

No es difícil entenderlo si descubrimos contestadores automáticos diciendo que «Ud. se comunicó con la casa de Alberto, puede certificar su firma después de la señal».

Más sorprendente es preguntarle al plomero su lugar de «guarda habitual» para comunicarse en caso de emergencia o descubrirse frente a su mujer cuestionándole el «criterio» que utiliza para cocinar arroz.

Una señal de seria advertencia constituye el hecho de elogiar a una agradable vecina diciéndole que tiene «una sonrisa inembargable» o advertirle a su novia que «nuestro casamiento está verde como un Q&», porque su personalidad es más compleja que «la inscripción inicial de un armado fuera de fábrica».

El Encargado que se preocupó por señalar estas desviaciones acompañó algunos ejemplos de su vida cotidiana para ilustrar el caso:

- Los absurdos pedidos de consentimiento conyugal que lleva bajo el brazo para utilizar en el baño de su casa.
- La «verificación» que exige antes de comprar un juego de bolígrafos en el colectivo.
- La presentación de «solicitudes tipo» que utiliza para reclamar un cortado en el café de la esquina.
- El «Informe de Dominio» que debe acompañar cualquier muchacho que se presente a su hogar acompañando a su hija.
- La decoración de su casa con «cuadros» de motovehículos.
- El «Contrato de Leasing» que ofreció al carpintero por un viejo armario.

El asunto es que nuestro encargado dejó ver la carta que entregó a su esposa cuando cumplieron 25 años de matrimonio. En ella podía leerse:

Mabel

De mi mayor consideración:

Me dirijo a vos para manifestarte que te amo. Jamás dejé de hacerlo desde el día en que te conocí.

Deseándote felicidades, saludo atte.

Tu Roberto Etchenagucia
Encargado Titular del Registro Nº28 de Posadas

No se sorprenda al enterarse de que Mabel se enamoró leyendo las poesías que Roberto acostumbraba escribirle.

Tampoco se asuste si le confesamos que el matrimonio de este Encargado duró exactamente hasta las bodas de plata -cuando su mujer recibió la carta-... pero nunca lo olvide.

Hacia los 20 años

En el séptimo año de la década del setenta, surge en el ámbito de las asociaciones civiles de la República Argentina la AAERPA. El 21 de octubre de 1977, se redacta la primera acta y los doctores Carlos Benito Uriburu y Mario Orlando Eberle asumen como Presidente y Secretario respectivamente. Y ello obedeció a la necesidad de establecer un sistema de nucleamiento de hombres y mujeres, que desde cada rincón del país, tenían la visión de participar con su actividad del proceso de reordenamiento del sistema registral automotriz argentino y porque se vislumbraba que la misma cobraría con el tiempo un auge en forma por demás veloz y había que adecuar el funcionamiento del sistema y como proyectarse hacia el futuro.

Hacia un tiempo que sus fundadores tenían la idea de juntarse y el nacimiento fue recibido como un importante suceso y con repercusión. Nace entonces AAERPA, y casi de inmediato, se comenzó a proyectarse el funcionamiento.

La vida y el progreso de las Instituciones está en proporción directa con el coraje y las ganas de hacer de sus gen-

tes por eso lo logrado por muchos dirigentes en la asociación es un ejemplo. Elevándose por encima de la burocracia y los diversos cambios de realidades, esos dirigentes pueden sentirse orgullosos de la obra comenzada, y hoy otros son los continuadores de esa historia.

Pretendemos proyectar en las ediciones de «Ambito Registral» durante el presente año, páginas dedicadas por entero a la rememoración de un acontecimiento importante como lo es los 20 años de AAERPA, y lo haremos conscientes de la premisa fundamental: destacar el apoyo de los asociados que tienen cosas para contar, porque de esta manera el material reflejará las dos décadas de un ideal, y homenajear a través de las páginas a todos los protagonistas: nombres, personalidades y actitudes de quienes, en el principio, en su desarrollo y en la actualidad, han brindado su trabajo para expresar en representación de nosotros, la cultura, el desenvolvimiento, inquietudes, ambiciones y esperanzas de los trabajadores de una actividad, que tienen rotunda fe en los destinos de su funciones, y que contribuyen también al engrandecimiento de cada pueblo y provincia de asiento de su diaria labor.



EN NUESTRO PRÓXIMO NÚMERO

Con Ambito Viajero, visitaremos, entre otras, las ciudades donde se asientan los Registros Cutral-Co (Neuquén) Río Grande N° 2 (Tierra del Fuego).

Y muchas notas de interés para la actividad.



Publicaremos complacidos toda comunicación escrita que consideremos de interés para el lector, que lleve firma e incluya el nombre y la dirección del remitente. Dirijanlos la correspondencia a Ambito Registral, Salta 402 (9400) Río Gallegos