

Ambito

Registral



C A L A F A T E 1 9 9 8

El III Congreso Técnico Registral ya está en marcha

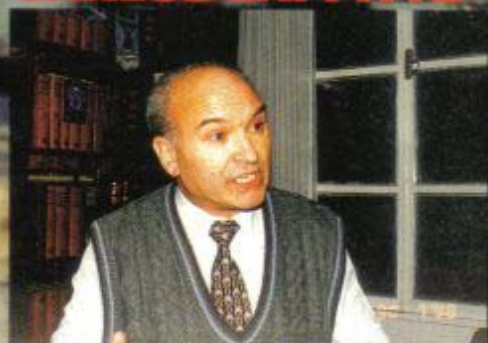


✓ **Plan Laura vs. Plan Ediviar**

✓ **Las muertes por accidentes no cesan**

✓ **Robo de autos: el botín fácil**

CARLOS LAFFITTE



El Presidente del Consejo Vial Federal defiende el Plan Ediviar

Rutas argentinas

LA C.D. EN MENDOZA



La Comisión Directiva de AAERPA sesionó en la ciudad de Mendoza

TODO CORRIENTES



Importantes propuestas surgieron de la reunión de la Deleg. Zonal Norte

Ambito Viajero visita el RR.SS. Bahía Blanca N° 1

Sumario



5

Carlos María Laffitte analiza el Plan Ediviar

El titular del Consejo Vial Federal analiza el Plan de rutas propuesto por ese organismo y marca las diferencias con el Plan Laura.



12

Corrientes toma la palabra

Completa cobertura de la reunión de la Delegación Zonal Norte de la AAERPA realizada en Corrientes



16

Se viene el III Congreso

Todo lo que hay que saber sobre el Congreso Técnico Registral de El Calafate.



22

Robo de automóviles

Esteban Izzo, experto en seguros de automóviles, aborda en un interesante reportaje, la problemática del robo y sustracción de vehículos..



28

Rutas argentinas

Los accidentes de tránsito siguen manchando negro las rutas nacionales. Su solución sigue siendo una asignatura pendiente.



30

Ambito Viajero en Bahía Blanca

Visitamos el RR.SS. Bahía Blanca N° 1 de la mano de su titular, y conocemos con él la pujante ciudad del sur bonaerense.



32

La AAERPA en Mendoza

Se reunió en la ciudad del Mendoza la C.D. de la Asociación. Les contamos los temas que allí se trataron

Aproximaciones sucesivas



El interés por conocer las modalidades, la problemática de la registración, concita la presencia cada vez numerosa de los Encargados de todo el País. Es imperativo el trabajo común, somos participantes del estado de desarrollo y la marcha de un modelo de registración jurídica del automotor que se ha «globalizado» como modelo en el ámbito latinoamericano. No es poco lo que ello significa.

Siempre es posible aportar experiencias mutuas y mejorar sustancialmente éste, nuestro servicio registral, y la oportunidad de estrechar los vínculos de amistad e intercambio de las propias experiencias en materia registral lo es sin duda los permanentes escenarios que prepara nuestra asociación, a través de las reuniones zonales y este año con el Congreso de El Calafate dónde los registradores y demás integrantes del mundo de los Registros del Automotor de la Argentina ya han comprometido su presencia, y en el que se desarrollará una agenda de trabajo de singular importancia.

Quienes tienen la responsabilidad de nuclearnos, nos comentaban que los que asisten a cada jornada siempre lamentan la ausencia de colegas de distintos puntos del país, aún sabiendo de su interés en participar. Esto se señala en razón de las bondades y beneficios para los Encargados, que contienen estas labores, en las que no se tiene en consideración las cuestiones políticas meramente circunstanciales que pudieran justificar esas ausencias. Se hacen votos desde éste vuestro medio de comunicación en consecuencia para contar en lo sucesivo con la presencia y colaboración de todos.

Hacemos en este número una reflexión sobre la regionalización de nuestra asociación, una política nacida de la Comisión Directiva como respuesta al problema de centralización en materia de conducción, planificación y administración de sus servicios; ello nació de la necesidad de impulsar políticas, estrategias y programas de descentralización tendientes a alcanzar un mayor equilibrio de la Institución, y de cada una de las regiones en los contextos provinciales y nacional. Se fue llegando a la conclusión de que la región presenta un marco más apropiado tanto para la planificación como para la administración de los servicios, en la

medida en que no sólo su tamaño es más manejable sino que también sus características son más definidas.

Asimismo, el nivel regional se presenta más apropiado para la integración de las acciones, para la coordinación con las de otros sectores sociales, por ello la creación de las Delegaciones Zonales de AAERPA debe concebirse como un proceso porque se desenvuelve de manera continua y gradual y su dinámica facilita en la medida en todos los aspectos fundamentales, y en este marco la regionalización de la Institución se concibe como un proceso de conducción, planeamiento y administración de los servicios, que cada uno de los Encargados debemos perfeccionar, para que satisfaga eficientemente los requerimientos y promueva los canales de participación. Este proceso se viene dando con grado de avance y con características diferentes, que deben ser tenidos en cuenta y evaluados para que esas experiencias puedan ser aprovechadas por las restantes.

También tengamos en cuenta que este proceso de regionalización no es un fin en sí mismo, sino que constituye una opción política y una estrategia apropiada para mejorar la eficiencia y eficacia interna y externas de nuestro sistema asociativo. Desde AAERPA central se están facilitando los instrumentos y se están estableciendo procedimientos de trabajo, ahora bien, las políticas de trabajo en la región también debe acompañarse con actitudes de co-gestión a fin de alcanzar una conducción efectivamente democrática y participativa.

En el proceso de regionalización también será necesario tender a un adecuado equilibrio entre los valores de los asociados de la comunidad regional y los requerimientos derivados de la integración y la identidad nacional, no deberíamos confundir regionalización con democratización automática de nuestro sistema asociativo, porque asociar centralización y gestión democrática, releva un análisis inexacto del funcionamiento de la administración y no resiste en análisis de los hechos, ya que algunos sistemas descentralizados siguen siendo autoritarios y ciertos sistemas centralizados son democráticos, lo que da el carácter más o menos democrático de un sistema es sin dudas la aptitud para el diálogo.

La invitación está, sumarse a los cambios es una cuestión de atreverse a participar de esta propuesta de puertas abiertas, que sin cambiar objetivos nos impulsa a estar nucleados y desde nuestros propios escenarios.

El Director

**Ambito
Registral**

AÑO III N° 8
Agosto de 1998

Una publicación de
Editorial Antártica

Director
Dr. Carlos Edgar Sánchez

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

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. 066-95-1518 • 068-22-0945
Río Gallegos • Santa Cruz • Argentina

"Nuestra propuesta es la más racional y con posibilidades de ejecución"

Entrevistamos al Presidente del Consejo Vial Federal, que agrupa a todas las Vialidades Provinciales de Argentina. Con él abordamos la temática del promocionado Plan Laura y la contrapropuesta de las Vialidades Provinciales: el Ediviar (Esquema Director Vial Argentino), del que ofrecemos un resumen en estas mismas páginas.

Carlos María Laffitte,
Presidente del Consejo
Vial Federal



En momentos en que se debate arduamente en los estamentos del Gobierno, del Congreso Nacional y de los sectores involucrados con la problemática de las redes viales de nuestro país, **Ambito Registral** efectuó un reportaje a Carlos María Laffitte, quien comenzaba diciendo a nuestro medio: «Hoy y por transferencia de Vialidad Nacional tenemos 176.500 kilómetros de rutas provinciales y 38.500 nacionales, lo que hace un total de 215.000 kilómetros que tiene la red de carreteras en nuestro país...».

Sobre la función de este organismo a su cargo expresó que «el Consejo Vial Federal tiene por función principal la distribución de la coparticipación Vial Federal, pero últimamente ha tenido un rol muy protagónico en lo que hace a definir las inversiones que el gobierno nacional pretendía hacer a través de la construcción de 10.000 kilómetros de autopistas».

ta, en lo que fue denominado el Plan Laura. Allí el Consejo tomó una posición en defensa de los verdaderos intereses de las provincias, incluso de Vialidad Nacional, porque entendemos que la construcción de 10.000 kilómetros de autopistas nunca pueden resolver los problemas que tienen hoy una red nacional y provincial, que suma 215.000 kilómetros de caminos. Así que ese fue el planteo con el que inicialmente nos opusimos a la decisión del Gobierno Nacional que también se dio en llamar «faraónico» con una inversión inicial de 10 mil millones de pesos para construir 10.000 kilómetros de autopistas, que teniendo en cuenta la forma de pago que era 10 centavos por litro de venta de combustible en todo el país, originaría una recaudación anual de 2 mil millones de pesos por año. Como la concesión era a 20 años automáticamente ya llevábamos por 10 mil millones de inversión, llevábamos 40 mil de pesos de devolución. A eso se le suma el período de recaudación durante la construcción de las autopistas ya nos íbamos a 48 mil millones. Si a eso le sumábamos lo que se incrementaría de venta durante los 20 años de la cantidad de litros de combustible a los cuáles también se les aplicaría los 10 centavos, íbamos a tener en el orden de los 60 mil millones de dólares. Pero a su vez cuando el gobierno nacional presenta el proyecto de decreto para que se convierta en Ley la construcción de los 10.000 kilómetros de autopistas, en el proyecto de decre-

to aparece un artículo que reconoce una indexación equivalente al índice de precios al consumidor que se aplica en los EE.UU., es decir, que íbamos nosotros a tener que someter a la recaudación de ese impuesto una indexación que nada tiene que ver con lo que sucede en el país, ya que lo que sucede en nuestro país en ese sentido es la convertibilidad, la invariabilidad de precios, y esta ley o este proyecto de ley estaba generando la indexación de un país extranjero como EE.UU.. Ello generaba nada más y nada menos que 18 mil millones de dólares en los 20 años de concesión que se le daría al Proyecto Laura. A partir de allí a todo ese monto que daba unos 83 mil millones de pesos había que aplicarle el IVA. El IVA sumaba 17 mil millones de pesos, por lo tanto todo lo que hacía al pago que tenía que hacer el pueblo argentino sumaba más de 100 mil millones de dólares, eso fue publicado en solicitadas en distintos medios de difusión de mayor tirada del país, generando reacción por parte de la población y distintos diputados. A partir de ese momento establecemos una verdadera oposición al Plan Laura..»

A.R. ¿El Consejo tiene un Plan Alternativo a éste?. Respondía Laffitte «...el Consejo Vial Federal, atento a que la propuesta que salía de las autopistas no era la solución técnica más conveniente, decidió hacer una recopilación de los trabajos que cada una de las vialidades provinciales había estado haciendo en los últimos cuarenta años. Con esos datos elaboramos las prioridades con que debíamos darle respuesta a cada una de las rutas que pasaban por cada provincia. Lo mismo sucedió con Vialidad Nacional, discutimos cuales eran las prioridades para resolver los problemas de las rutas nacionales en cada una de las rutas nacionales en cada una de las provincias, y lo consensuamos y establecimos un programa

con las prioridades que se debían realizar en cada ruta y lo valorizamos. Así entonces surge lo que se denomina el Plan Ediviar (Esquema Director Vial Argentino). Con este nos presentamos a distintos organismos y oficializamos su presentación a medida del interés que se creaba en distintos ámbitos. Tal es así que distintos partidos políticos desde el Congreso de la Nación nos requirieron pliegos del trabajo. También efectuamos charlas en diversos lugares de este trabajo elaborado por las Vialidades Provinciales y la Vialidad Nacional. Este proyecto tiene como base de trabajo la construcción de 29.000 kilómetros de caminos nuevos, 34.000 km de reconstrucción o intervención en rutas pavimentadas existentes tanto provinciales como nacionales y lo que es más importante la intervención también sobre 61.000 kilómetros de caminos naturales. Por qué digo que es importante, porque en la zona de caminos naturales, especialmente en las zonas más pobres nos encontramos que hay productores pequeños que deben sacar su producción para trasladarlos hacia los centros de consumo, hacia los centros de manufacturación o industrialización, hacia los centros de exportación, y si no tienen una buena salida en el camino, no pueden competir porque se les encarece, entonces el camino natural es el principal punto de arranque de la salida de la producción primaria. Esto está perfectamente establecido más que nada en los pequeños productores..»

A.R. ¿Qué diferencias de costos existe entre este Plan y el elaborado por el Dr. Laura?, Laffitte dijo: «...nosotros estimamos la ejecución de todos los trabajos en 17,1 mil millones de pesos, pero con la intervención en 124.000 kilómetros de caminos, a diferencia de los 10.000 del Plan Laura..»

A.R. ¿En qué radica esta marcada diferencia? Nuestro entrevistado aclaró:

«En primer lugar que técnicamente nosotros hacemos exactamente lo que plantea el Dr. Laura. El no hace totalmente autopistas, lo que hace es construir rutas paralelas a las existentes para convertir dos trochas en un sentido, y dos trochas en sentido contrario, que facilita la posibilidad de sobrepasar vehículos sin el temor de que venga alguien de frente, es decir cuatro trochas en total, dos para ir dos para venir, pero de las cuales dos estaban construidas, a lo sumo había que hacerle una intervención para mejorarla. Luego estaban los pasos a desnivel o sobreniveles para evitar que en los cruces de rutas algún choque de vehículos. Cualquiera que conozca la inmensidad de la Patagonia sur y norte, o el sur de Buenos Aires, por citar alguna zona del país con características similares, se da cuenta que con un derivador de tránsito en lugar de puentes a distintos nivel, alcanza para dirigir la circulación. Si creemos que esto debe funcionar a medida que nos encontramos con zonas densamente pobladas. También está lo que es la construcción de las autovías y también está lo que es la construcción de las multi-trochas, y así podemos describir cada una de las rutas. Nosotros hemos establecido la distribución uniforme en todo el país, es decir que 224.000 km. de caminos comprenda la realización de todas las obras que cada provincia entendió prioritaria y necesaria realizar y en forma simultánea se puede ir construyendo en todo el país, dando respuesta técnica a una mejor solución que están requiriendo las vías de comunicación terrestre y por el otro lado generaríamos una economía comparada con los valores que había cotizado el Dr. Laura..»

A.R. ¿Cuál es la situación a la fecha?. Laffitte respondió «...gracias a la intervención del Fondo Monetario Internacional y fundamentalmente a la amplia difusión que ha tenido la propuesta del Consejo Vial Federal, tomaron participación distintos funcionarios de la Cámara de Diputados, quienes presentaron un proyecto de ley para que se aprobara el Plan Ediviar y se transformara en Ley, de manera tal que se hiciera un incremento de 7 centavos por litro a la venta de combustible, y el producido de eso durante siete años sea volcado al Plan Ediviar para concretar la intervención de los 124.000 kilómetros de caminos. Posteriormente los Diputados del Frepaso, presentan un nuevo proyecto sobre la base del Plan Ediviar estableciendo 5 centavos de incremento y ampliando el plazo a 15 años. Es decir que si esto fuera en fútbol estaríamos ganando dos a uno en el Congreso de la Nación, dos proyectos apoyando el Ediviar y uno presentado nada menos que por el Poder Ejecutivo Nacional con la firma del Señor Presidente de la Nación,

El titular del Consejo Vial Federal con Ambito Registral



en favor de las autopistas. Esto se definirá en el Congreso. Para nosotros las autopistas no es la solución total, que tienen las vías de comunicación terrestres en la Argentina, si podemos ofrecer desde el Ediviar, un proyecto más racional, que cubre mayores necesidades y demandas en todo el país y a su vez no obliga a establecer una hipoteca del país durante 20 años como lo obliga el sistema de construcción creado por el Dr. Laura...»

A.R. Sabemos lo que opina el Poder Ejecutivo del Plan Laura; ¿qué opina del Plan Ediviar?. Nuestro entrevistado expresó «...en principio hubo un total silencio y una ignorancia total sobre este trabajo elaborado por las Vialidades Provinciales, que lo entendíamos del punto de vista de no generarle entidad al mismo. Hoy ya nuestro Plan Ediviar está presentado en el Sistema de Registro de Inversión Pública para que cuando el Gobierno Nacional tenga que hablar de hacer inversión sobre el sector vial, no deje o no pueda ignorar la existencia de nuestro proyecto, que entendemos, más allá de los errores que podamos tener, no somos los dueños de la verdad absoluta, pero es un trabajo que ha sido consensuado por quienes tienen seguramente mayor conocimiento de la problemática porque son los que están recibiendo todos los días el reclamo de los usuarios. A ese reclamo le fuimos dando respuesta durante todos los años y sabemos lo que más desea el usuario y más se puede realizar, por eso creemos que esta propuesta es la más ra-

cional y la más posible de ejecutar...»

A.R. Laffitte, ¿cuál es el estado actual de las rutas en la Argentina?: «Hay un déficit enorme en lo que hace a el mantenimiento y conservación de rutina. La prueba está en que los caminos que mejor están son los que tienen una concesión privada a través de peaje. Hay 9.800 km de caminos concesionados por el Estado Nacional, y cada vez que transitamos por esos caminos notamos la diferencia en lo que hace al estado de circulación, transitabilidad y seguridad que le brinda ese tipo de camino. Lo que si tenemos que estar en desacuerdo en cuanto a los valores que se establecen para la tarifa de transitabilidad por esos tramos. Es necesario establecer fondos específicos para poder resolver el sector vial, y no se resuelve el problema con la construcción de nuevos caminos; la solución está en mantener los que ya tenemos, que no se deterioren y que no terminen destruyéndose con el tiempo que obliga a una reconstrucción que cuesta tres a cinco veces más que el mantenimiento de rutina que se puede hacer. El problema radica entonces en que no se efectuó un mantenimiento adecuado durante muchos años, y hoy obliga a una fuerte inversión que supera las posibilidades propias de los gobiernos provinciales, y aún las del gobierno nacional con el estado actual de deuda que tiene con exterior y los com-



"El Ediviar es un trabajo que ha sido consensuado por quienes tienen mayor conocimiento de la problemática vial"

promisos contraídos con el Fondo Monetario Internacional. Eso hace que no exista posibilidad de inversión en el sector tal cual como se requiere. Si estamos hablando de invertir 17 mil millones de dólares a razón, supongamos, de 2 mil millones por año, en este momento el Gobierno Nacional dice que va a presentar un presupuesto para obras públicas en el sector vial de mil millones de pesos para el año '99 estamos hablando que todavía nos faltarían mil millones de pesos más para poder equilibrar con lo que se recaudaría con el impuesto a los combustibles y poder hacer así una inversión en todos los sectores paulatinamente mejorando la situación de las vías de comunicación terrestres.»

Plan Ediviar

ESQUEMA DIRECTOR VIAL ARGENTINO

Surgió de la concertación entre Instituciones provinciales y nacionales de una estrategia común delineada luego de una amplia consulta y tendiendo a definir, en el subsector vial, una política de ordenación territorial, tarea ésta que debe ser competencia del sector público ya que esa responsabilidad no la debe asumir ni el mercado ni el sector privado. Por el contrario, éstos se verán favorecidos si dicha política resulta eficaz. Brindamos a continuación para los lectores de «Ambito Registral» informe especial explicado por el Presidente del Consejo Vial Federal M.M.O. Dn. Carlos María Laffitte.

OBJETIVOS Y ALCANCE

- Apoyar el proceso de cambios para la racionalización del transporte carretero en la Argentina.
- Configurar un sistema carretero argentino, completo en sí mismo, coordinado, con criterios directores de interrelación, la Red Troncal Nacional con las redes de caminos provinciales de distinto orden, para que sirva a los intereses de la nación en su conjunto.
- Lograr un ordenamiento territorial, que no esté inmerso en el espíritu del mercado, con una planificación del desarrollo futuro del país.
- Contar con una base técnica racional para organizar, clasificar y evaluar la información requerida para el gerenciamiento de la actividad vial en la Argentina, optimizando los programas fiscales y de administración.

- Reducir el costo de transporte carretero, modernizando, ampliando y mejorando la transitabilidad y seguridad de las redes y caminos argentino en: a) La red troncal nacional (actual y reformulada); b) La parte de la red provincial que complementa y alimenta a la red anterior; y c) Los caminos naturales de jurisdicción provincial que se constituyen en la primera vía de salida de las producciones regionales que fueron priorizando esas provincias.
- Aumentar la productividad y competitividad global y sectorial, de los productos argentinos tanto en los mercados locales como internacionales.
- Superar en actual esquema de rutas nacionales radiales al Puerto de Buenos Aires, hoy con escasa interacción y complementariedad entre los sistemas regionales así como los sistemas de los países limítrofes. Con tal fin se priori-



zan tres corredores Este-Oeste, (los bioceánicos y otros que surgen de compromisos internacionales ya asumidos) y dos ejes prioritarios Norte-Sur con la aspiración de producir una más armónica redistribución económica para todas las regiones para que ninguna quede excluida del proceso de transformación.

- Conectar a la nación con los países limítrofes, adecuando la infraestructura vial argentina a las necesidades, fundamentalmente, del Mercosur y la integración con Chile.

- Integrar el territorio nacional, social y culturalmente, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

- Atender el desafío que plantea al sector vial el incremento del parque automotor y de los equipos pesados.

- Incrementar la seguridad vial, atendiendo a que los accidentes de tránsito provocan un tremendo costo social, en pérdida de vidas y heridos, y un costo económico que origina, según un estudio realizado por la Asociación Argentina de Carreteras, un perjuicio de 5 mil millones de pesos por año. Para ello la totalidad de las redes (y cualquiera sea el sistema operativo adoptado para cada tramo) se deberá cumplir, fundamentalmente, con: el respeto a las Normas de diseño en cuanto a la velocidad diretriz, los radios de curvas, los peraltes, los sobrecanchos, las intersecciones y los accesos. Asimismo se corregirán las deficiencias de las condiciones físicas y medioambientales del camino como: ahuellamientos, baches, rugosidad, limpieza, cortes de maleza, desagües, amortiguación de ruidos y el señalamiento horizontal y vertical.

- Incrementar el Control de Pesos y Dimensiones, en la totalidad de las redes, considerando el hecho que, experiencias realizadas en Estados Unidos, y avalados por el Banco Mundial, demuestran que un 10% de aumento so-

bre la carga máxima admitida reduce en un 50% la vida útil del pavimento. Del mismo modo, la disminución de las cargas máximas contribuye a mejorar las condiciones de circulación, aumentando así la seguridad en las rutas.

- Asegurar que los Organismos Viales fiscalicen la realización de este Plan, ejerciendo así la propiedad y jurisdicción totales de las redes viales argentinas, actuales y futuras.

- Promover, en la medida que así lo disponga la autoridad respectiva, la participación del sector privado, induciendo expresamente en los pliegos la presencia de Empresas Pymes, en actividades tales como: estudio y proyecto, ejecución de las obras, inspección de obras, mantenimiento y operación.

- Inducir a la inversión interna y externa.

- Evitar las inversiones inadecuadas y gastos innecesarios.

RELEVAMIENTO Y COSTOS

En las reuniones llevadas a cabo en las distintas zonales del Consejo Federal Vial: Noroeste Argentino (N.O.A.); Noreste Argentino (N.E.A.); Cuyo, Centro y Patagonia, participaron los responsables primarios de cada zonal que son los seguros conocedores en detalle de las reales necesidades viales en las redes nacionales y provinciales (Administradores y staff técnico de cada Direcciones Provinciales de Vialidad y Jefes Regionales y Jefes de Distritos de la Dirección Nacional de Vialidad.)

Allí, se tuvo en cuenta la actual red nacional y también el trabajo de Reformulación de la Red Troncal Nacional, oportunamente contratado por la Dirección Nacional de Vialidad y que tiende a cumplir con uno de los principales objetivos fijados por el Poder Ejecutivo Nacional mediante Decreto Nº 823/89, co-

nocido como Plan de Reconversión de la Vialidad Argentina.

Así, teniendo en consideración los estudios de «Bases para la formulación de una estrategia de ordenación territorial» elaborados por la Subsecretaría de Acción de Gobierno dependiente de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, se plantearon, discutieron y acordaron las soluciones para redes nacionales y provinciales respectivamente, y que se consideran las más eficientes en el concepto de la relación espacio - tiempo - costos.

En la propuesta se conjugan la articulación, complementación e integración de los distintos espacios regionales: Cuenca del Plata con el Area Andino Patagónico - Austral a través de la región Pampeana, y el Norte Argentino formado por el Noreste y el Noroeste creando un ámbito territorial unido.

Ello asegura la racionalidad, transparencia y validez del Plan Ediviar, lo que permitirá tomar decisiones basadas en un real y firme sustento técnico, atendiendo además las políticas nacionales y provinciales de: Transporte, defensa, integración territorial, desarrollo regional, centros de producción y conexión con los países limítrofes.

Además, para los Caminos Naturales, de jurisdicción provincial, en la actualidad sin mejoras ni suficiente conservación (lo cual supone un sobreprecio de fletes y demora en la entrega de los productos) se ha contemplado la necesidad de mejorar los tramos priorizados por las provincias en el Primer Congreso Argentino de la especialización desarrollado en 1995.

Es de esperar que ese mejoramiento incentive el despegue de las economías regionales con fuerte incidencia, principalmente, en los sectores agrícola ganaderos, pero también en lo forestal, minero y turístico.

En lo que respecta a las propuestas de obras a ejecutar en la Red Nacional, se consideró que la actual red cuenta con una longitud total de 38.743 km, discriminados, como sigue:

Pavimento	30.911 km.
Ripio	5.893 km.
Tierra	1.939 km.
TOTAL	38.743 KM

Los distintos sistemas de recuperación, mejoramiento y mantenimiento, que cubren esa red y que tienen contratos de 13, 10 y 5 años de duración, y que se encuentran operando o están próximos a comenzar a ejecutarse, con los siguientes:

Conc. con peaje	9.450 km.
Concesión C.O.T.	1.879 km.
Sist. CREMA (1ª Etapa)	11.811 km.

Sist. CREMA (2ª Etapa) 2.580 km.
 TOTAL 25.720 KM.

Por otro lado, también se tuvieron en cuenta los distintos sistemas con los que se atiende, en los que se refiere a mantenimiento de rutina, el resto de la red y que a continuación se detalla:

- Transferencia de Funciones Operativas: 6.616 km
- Sistema Km/mes: 4.256 km
- Mantenimiento de mínima: 2.151 km
- TOTAL: 13.023 KM

Ahora bien, una vez reconocida la configuración actualizada de la red, se adoptó como metodología de trabajo para determinar el relevamiento de la necesidades reales, a la fecha de las reuniones zonales, la siguiente:

Como acción inicial, y sin perjuicio de los diversos sistemas de operación, se identificaron los tramos que presentan deficiencias, que por restricciones presupuestarias han quedado postergados en su tratamiento, tales como:

Insuficiente número de carriles, tramos faltantes, tercera trocha, pavimentación de banquetas, ejecución de puentes nuevos, ensanche de puentes y alcantarillas transversales, ensanche y refuerzo estructural de calzadas existentes. De la determinación de lugares con concentración de accidentes se proponen obras como intersecciones, variantes, accesos, rotondas, intercambiadores, y obras de seguridad como iluminación, alambrados, etc.

Las propuestas de soluciones técnicas -económicas fueron analizadas y consensadas en el Consejo Vial Federal, representaban las consideradas más eficientes por los intervinientes en la evaluación.

Finalmente, se destaca que, en la medida que las soluciones propuestas, o semejantes, en su totalidad o parcialmente, se alcancen con contratos de obras públicas puntuales o inclusive en renegociaciones de los sistemas vigentes, esos tramos serán retirados del listado en cuestión.

Por lo tanto, es de resaltar que se trata de un Plan, que será un instrumento práctico de información actualizada y con la necesaria flexibilidad de adaptación a lo que las circunstancias vayan indicando como exigencias.

En principio, y con la salvedad de que se continúa revisando y precisando datos, las longitudes y presupuestos estimados (que serán perfeccionados en la etapa de estudio de ingeniería y proyectos ejecutivos) de las distintas obras propuestas, se discriminarán como se detalla en el Cuadro Anexo I

ANEXO I - RED NACIONAL

Descripción	Longitud (kilómetros)	Presupuesto Estimado (\$)
Ejecución Obras Nuevas	7.657	2.826.949.000
Construcción Autopistas y Autovías	5.955	4.123.183.000
Mejoramiento de la Red Existente	23.050	2.788.183.00
Totales	36.662	9.738.537.000

El rubro: Mejoramiento de la Red Existente comprende los siguientes trabajos:

Ensanche de calzada existente - Refuerzo estructural - Ensanche de puentes y ejecución de nuevos puentes - Pavimentación de banquetas - Tercera trocha - Construcción de Variantes y Accesos a poblaciones - Obras de seguridad (intersecciones, iluminación, alambrados).

La longitud total de la red provincial alcanza, al año 1996/97, a 176.330 km., de los cuales 36.408 km. están pavimentados, 42.733 km. de mejorado y 97.189 km. de tierra.

ANEXO II - RED PROVINCIAL

Descripción	Longitud (KM)	Presupuesto Estimado (\$)
Ejecución de Obras Nuevas	13.999	3.719.816.000
Construcción Autovías	638	718.000.000
Mejoramiento de la Red existente	12.296	1.432.343.000
Totales	26.933	5.870.159.000

La longitud total de los Caminos Naturales Provinciales se estima en 500.000 km.

ANEXO III CAMINOS NATURALES DE JURISDICCION PROVINCIAL

Descripción	Longitud (KM)	Presupuesto Estimado (\$)
Mejoramiento	60.911	1.521.615.000

El mejoramiento consiste en: Movimiento de suelos, Alteos, Drenajes, Estabilización de calzadas, y Conservación de la rutina permanente.

RESUMEN

De la observación de los tres cuadros se desprende que el Plan contempla intervenciones en un total de:

Anexo	Longitud (KM)	Presupuesto Estimado (\$)
I	36.662	9.738.537.000
II	26.933	5.870.159.000
III	60.911	1.521.615.000
Totales	124.506	17.130.311.000

FIJACIÓN DE PRIORIDADES

Se han consensado prioridades de las propuestas incluidas en los anexos citados, adoptando el criterio de definir las atendiendo a los siguientes factores: Políticas Nacionales y Provinciales, Estratégicos, Seguridad Vial, Índice de Estado, y Volumen de tránsito.

En el caso de la Red Nacional se proponen priorizar corredores que abarcan a más de una provincia, como por ejemplo, la llamada Autovía Mercosur (o corredor bioceánico central) que atraviesa las provincias de Mendoza, San Luis, Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos y Corrientes (7 provincias),

y que tiene como cabeceras al Paso del Cristo Redentor en Mendoza y el Puente de Santo Tomé -Sao Borja en Corrientes. También los diversos tramos a lo largo de la Ruta Nacional N° 40 que prevén obras en las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Neuquén, Chubut y Santa Cruz (10 provincias), dentro de las cuales se proyectan obras en tramos que sirven a la producción minera (conformando un Corredor Bioceánico Norte que se desarrollará por las provincias de Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Chaco, Corrientes y Misiones, con la alternativa por Formosa (7 provincias).

CONCLUSIÓN

Como la inversión de fondos previstos es de significativa magnitud para la economía del país, la presentación de esta Plan apunta a lograr una optimización en la correcta aplicación de los recursos.

Por otra parte, cabe hacer notar que, de acuerdo a estudios del Banco Mundial (corroborados para el caso de nuestro país por la Asociación Argentina de Carreteras) la inversión de un peso en infraestructura vial produce un beneficio de cinco pesos en la economía global.

Asimismo, también corresponde destacar que la obra vial no puede concretarse si el personal afectado a ella no vive cerca de su lugar de trabajo, con lo que se sostiene la ocupación local y si a ella agregamos la mano de obra indirecta necesaria, concluimos que este plan es de suma importancia para enfrentar el problema de desempleo.

Expresaba, por último, el Presidente del Consejo Vial Federal don Carlos María Laffitte a nuestro medio que, éste repensar de la actividad vial argentina no debería ser solo una aspiración para quienes ostenten responsabilidades políticas en una determinada etapa. Se trata, fundamentalmente, de un auténtico reto colectivo de anticipación imaginativa al futuro, de reflexión y actuación con un horizonte temporal mayor que el propio de la coyuntura política o de un ciclo económico.

II Encuentro Encargados



De izquierda a derecha, la Srta. Andrea Cardozo (Infoauto), la Dra. Marina de Kemmerer (C.A.N.) y nuestro Presidente

La ceremonia inaugural se realizó en uno de los salones del hotel «Orly» de la ciudad y tuvo como actores principales al Presidente de la entidad Dr. González Quintana, y al Delegado Zona Norte de la AAERPA Dr. González, quienes presentaron sus saludos a los asistentes y manifestaron el sentido y la importancia de la reunión.

Sin dudas la coincidencia con el día de nuestra Bandera, nuestro más importante símbolo de identidad, reafirmó en este acto la idea que nuestros próceres tenían acerca del futuro, cual era la de ver a los argentinos de todo el país unidos y con la mirada elevada por encima de todos; así como los estaban los socios de la AAERPA.

Ambas autoridades en sus sendos discursos coincidieron que la tutela de los derechos de los asociados sólo podrá concretarse con una fuerte coincidencia solidaria y que el desarrollo como agrupación dependen en gran parte de una auténtica integración y que corresponde a los elegidos por todos, proponer programas concretos, ya que la AAERPA cuenta con una base sólida para la construcción del porvenir.

Regional de Registros

Se llevó a cabo en la ciudad de Corrientes los días 19 y 20 de junio de 1998, y su organización le correspondió a la Delegación Zonal.

La Delegación dio la bienvenida a los asistentes y la presencia de todos demostró que la tarea realizada está rindiendo los frutos en aquella región, que sin lugar a dudas impulsa a continuar a las autoridades de la misma en ese camino.

En esta oportunidad, la Delegación invitó a participar de las siguientes actividades: Reunión con funcionarios de la Dirección Nacional, la Dra. Marina I. de Kemerer de la Comisión de Asuntos Normativos, y la Srta. Andrea Cardozo, del Comité de Informatización, quienes gentilmente se prestaron a la posibilidad de evacuar consultas con relación a temas específicos de la actividad registral y del sistema informático Infoauto y correo electrónico.

A posteriori, los asistentes compartieron una cena, en la que se efectuó un especial homenaje a los colegas de la zona que cumplieron sus bodas de plata al frente de un Registro Seccional y que fue una verdadera fiesta de camaradería entre los colegas de la región y los de distintos puntos del país que estábamos presentes.

La tercera de las propuestas, fue la «Tercera Reunión Ordinaria año 1998 de la Comisión Directiva de AAERPA», integrada por el Comité Ejecutivo y los Delegados Zonales del País, en la que además de los temas previstos en el orden día, se abordaron otros, que hacen al funcionamiento de la asociación.

REUNIÓN DE COMISIÓN

Dando inicio al tratamiento de los temas previstos, se inició con un informe de la Delegación Patagonia Austral sobre la marcha de organización del III Congreso Técnico Registral a desarrollarse en octubre de este año en El Calafate, Provincia de Santa Cruz; y posteriormente se efectuó comentario sobre el Taller de Concientización desarrollado en sede de AAERPA, y en el cual participaron Encargados de la Capital Federal, abordándose temas referidos a la importancia de las técnicas y herramientas que el

mismo entrega.

Otro de los puntos fue el tratamiento de los temas que contendría ésta publicación en su N° 8 habiéndose detallado el contenido de los artículos a publicarse, e inmediatamente se procedió a efectuar informe de Tesorería a los presentes. Finalizando la Delegación Zonal Norte efectuó comentario sobre la marcha de la misma

PROPUESTA

Quedó reafirmado que la amistad es siempre lo más importante, y los temas abordados fueron de profundo y abierto tratamiento. El planteo en el seno de la misma por parte de la Delegación en primer término se sentó sobre el punto de orden del día de la reunión celebrada en Córdoba que rezaba «AAERPA, Transformación en Mutual» (se acordó que este tema se encuentra en estudio para tratamiento en futura asamblea). Aquí, como en Córdoba, este tema generó un debate, que por supuesto será puesto a consideración absolutamente de todos los socios. Quedó re-

flejado que sobre este tema existe un marcado interés, que quizás como lo señalara el Delegado Zonal, «.. refleja más que una idea, un sentimiento y un estado de ánimo, que preocupa a un significativo número de Encargados, particularmente a los de esta zona del país, y que este sentimiento, esta presente en las periódicas reuniones celebradas, el que se manifiesta en forma espontánea, en cuanto oportunidad simplemente conversamos sobre la marcha de nuestra asociación...».

Fue puesto de manifiesto también la necesidad de que se sumen a la institución los Encargados que aún no están afiliados, requiriéndose la instrumentación de elementos convocantes. Sobre el tema es el pensamiento de esta Delegación es que: «...no somos pocos los que confiamos en la necesidad y utilidad de este tipo de organización institucional, y ello sin dejar de destacar la importante incidencia positiva que tuviera la conformación de las Delegaciones Zonales en todo el País en la conformación del padrón social, extremo que debe ser reconocido y resaltado en su auténtica y real signifi-



AUTORIDADES DELEGACIÓN ZONA NORTE DE AAERPA

Presidente	Dr. José María GONZALES (RR SS Formosa nro. 2)
Vicepresidente	Sr. Aquiles Raúl SOLARI (RR SS Corrientes nro. 3)
Secretario	Dr. Luis Jorge VARGAS GOTELLI (RR SS Formosa nro. 3)
Tesorero	Esc. Graciela RIERA de ORTIZ (RR SS Resistencia nro. 1)
Vocales	Esc. Myriam AVENDAÑO de DIAZ (RR SS Formosa nro. 1) Sr. Salvador SOTELO (RR SS Resistencia nro. 3)

cación».

Asimismo se señalaba, que el crecimiento del padrón posible, nos ayudaría a contar con una asociación fuerte, con la concreta aspiración de ser representativa del conjunto de los Encargados de Registro.

Durante la reunión los miembros de la Delegación expresaban «...no pretendemos, avanzar mas allá, solo intentamos advertir un tema que nos preocupa, de la que sin dudas tenemos nuestra cuota de protagonismo que no intentamos desconocer, sino por el contrario, consideramos un deber reconocer que en alguna medida nos estamos equivocando, pero todavía estamos a tiempo de rectificar el rumbo a los objetivos que nos determinaron a asumir el desafío de fortalecer la Asociación. Es así que, con total y absolutamente buena fe y transparencia, consideramos que: a) Resulta incuestionable que la AAERPA, debe representar los intereses de los Encargados, y defenderlos más allá de su tipología jurídica (Asociación sin fines de lucro); b) Que la Asociación debe dirigir su accionar a fortalecer el reconocimiento institucional obtenido, buscando una mayor participación en la toma de decisiones a través de su aporte profesional como entidad organizada, y una permanente sugerencia de alternativas destinadas al mejoramiento del servicio registral, que en modo alguno podrá ser interpretadas como injerencia en cuestiones que no le son propias; c) Es un principio fundamental que el mejoramiento del servicio tiende a la defensa de los intereses de los Encargados y los protege de errores con impensadas consecuencias.

Además, la Delegación formuló una se-

rie de requerimientos y propuestas:

1. La inclusión del primer punto como tema a ser analizado en el seno del Organismo Soberano de la Asociación, en el Congreso a realizarse en el mes de octubre -en las condiciones que se determine-, con el propósito de generar un debate amplio y participativo de quienes se sienten consustanciados con AAERPA, e identificados con los objetivos que justifican su existencia.

2. El abocamiento al análisis y búsqueda de instrumentos o alternativas tendientes a morigerar las consecuencias económicas y patrimoniales, ante la circunstancia fáctica del fallecimiento o incapacidad del Encargado Titular.

3. La realización de una gestión institucional ante los Entes Cooperadores, tendiente a la implementación de un mismo sistema de pedido, pago y envíos de elementos registrales a los Registros Seccionales.

4. La realización de una gestión institucional ante la Dirección Nacional, informando de la preocupación que genera a la Asociación, la incidencia económica derivada de las modificaciones introducidas al sistema, como por ejemplo la instrumentación del nuevo Formulario Tipo 11 (Denuncia de Venta), en mérito a los argumentos expuestos en la reunión.

5.1. Se efectúe una gestión institucional ante la Dirección Nacional, solicitando:

a) Que, uicio de adhesión a la iniciativa destinada a la simplificación de los trámites, en forma previa o concordante se tienda, en el corto plazo, a la sistematización y organización del movimiento interno de los Registros, en aspectos que no guarden inmediata

relación con la actividad registral específica.

b) Que dicha tarea deberá tener especial cuidado en evitar la duplicación de información remitida a diferentes áreas de la D.N. y eliminar la que sea considerada innecesaria o sobreabundante.

c) La instrumentación de programas computarizados, a fin de que el sistema informático utilizado (Infoauto en su actual versión), emita en forma automática la información que se requiera.

5.2. La reanudación de las tareas de la Comisión oportunamente constituida en el seno de la AAERPA con dicho objeto (cuyas actividades fueron suspendidas ante la nueva versión del sistema Infoauto), la que realizará la función encomendada, teniendo en consideración la presente.

5.3. La sugerencia de la necesidad de mayor interrelación entre los sectores de la D.N., en forma previa a instrumentarse un nuevo requerimiento de información a los Registros Seccionales, señalando la posibilidad de su consulta a la AAERPA.

5.4. En caso de resultar factible, se extraiga la información necesaria, por medio del sistema de comunicadores "Comunica" o a través de la carga de un programa que posibilite su impresión en forma automática.

5.5. Se ofrezca la directa y especial intervención de la AAERPA en la elaboración de la propuesta efectuada.

LA FIESTA DE CAMARADERÍA

Fue una verdadera fiesta de amigos en un distinguido salón de fiestas de la ciudad de Corrientes, que se inició con una copa de recepción y manjares típicos del lugar. Durante la cena los presentes fueron sorprendidos con la interpretación de música del litoral en vivo, y luego con distintos géneros musicales que fueron poniendo el clima ideal a una noche de reencuentro de amigos.

A la hora de comer los registradores asistentes a esta reunión, optaron por los manjares de río adentro: dorado, surubí, pacú grillé o preparados de diferentes formas, todos llevados al plato magistralmente.

LA ENTREGA DE PRESENTES

Comenzó con el reconocimiento a los responsables de la organización de la cena, vocal de la Delegación Dn. Salvador Sotelo, quién recibió el aplauso de los presentes, junto a Aquiles Solari, Graciela Riera y a la Escribana Díaz que también trabajaron en la organización general. Se efectuó un reconocimiento particular además a la señorita Marcela Gómez, quién se desempeña en el Registro de Formosa 2, y que desinteresadamente colaboró en las actividades. Por último en el orden de los agradecimientos, se efectuó un recordatorio especial al Encargado del Registro Formosa 3, y Secretario de la Delegación Dr. Vargas Gotelli, quién no se encontraba presente a raíz de haber sufrido la pérdida de su esposa en días pasados. Nos sumamos y acompañamos espiritualmente a nuestro colega.

Seguidamente se procedió a la entrega



de plaquetas recordatorias a los Encargados presentes, que han cumplido sus bodas de plata.

RUMBO AL CONGRESO

En la reunión de camaradería, le fueron entregados a los presentes una gorra visera y un banderín emblema de la Delegación, que mas allá de constituirse como

un presente recordatorio de la reunión, el Delegado Zonal manifestó que identificarán a los asociados a la Institución de esa zona en el Congreso de El Calafate. Instó asimismo en la oportunidad a los Encargados a que asistan al mismo, ya que no solamente tendrán la oportunidad de debatir asuntos registrales, sino que también podrán exponer sus inquietudes para la marcha de la

institución. También se hizo mención a que un matrimonio de la familia registral cumple 25 años de casados en oportunidad del Congreso, que son el Contador Barrera (Rosario N° 6) y su señora esposa -quienes esa noche estaban de visita y presentes en la velada-, oportunidad que aprovecharemos para brindar con ellos en los Hielos Continentales.

LOS GALARDONADOS

**ESC. SAÚL OSCAR SUDRÍA
(SÁENZ PEÑA N° 1)
ENTREGÓ AQUILES SOLARI**



«...quiero decir muy pocas palabras, porque he sido unos de los primeros Encargados de la zona, un agradecimiento a Graciela que me apoyó en los primeros momentos. Luego el agradecimiento a muchos de los presentes y a muchos de los ausentes, una de ellas la señora de Kreisenger, y al Coronel Bertelón, Sr. Alegre y a Mazzola. En realidad son muchos los que debo citar, gracias y les auguro a los presentes la misma paciencia que nosotros. Estemos unidos. Gracias...»

**ESCRIBANO RAÚL A. MAZZOLA
(CHARATA)
ENTREGÓ GRACIELA RIERA**



«...Agradezco a todos ustedes, a mis queridos colegas, por haberse acordado de nosotros»

**ESCRIBANA MIRIAM A. DE DÍAZ
(FORMOSA N° 1)
ENTREGÓ TERESITA CONTE**

«...Gracias por acordarse de nosotros, en treinta años nunca nos habíamos acordado de festejarnos los años de trabajo de cada uno. Gracias a esta comisión por acordarse...»



**ESCRIBANA ELDA B. KREISINGER
ENTREGÓ SALVADOR SOTELO**



«...Estoy muy emocionada, después de muchos años nos despertaron de un cachetazo y nos damos cuenta que cumplimos treinta años en nuestro trajinar. Todo mi agradecimiento a los organizadores, a los presentes...»

**ESC. HÉCTOR NOCETI (GOYA)
ENTREGA SR. ARGENTINO GALEANO**



«...Primero un respetuoso recuerdo a los que ya se han ido Schenone, Conte, Caamaño, tal vez estén presentes entre nosotros, para ellos esta noche una oración, para la asociación muchas gracias. Son treinta años de re-

gistro y no nos dimos cuenta. Toda una vida. A todos muchas gracias.»

ESC. RICARDO A. MERINO



**(VILLA ANGELA, CHACO)
ENTREGA DRA. RITA PÉREZ BERTANA**

«...Le debo a mi esposa el apoyo brindado en todos estos años, a ella mi eterno agradecimiento...»

**ESC. GRACIELA RIERA DE ORTIZ
(RESISTENCIA N° 1)
ENTREGA DR. GONZÁLEZ QUINTANA**



«...yo recibo ésto y me siento muy llena, he tenido un grupo de compañeros y amigos. Yo era muy joven cuando entré en el registro, pero tuve hombres y mujeres que me apoyaron, me han valorado, son mis amigos y los quiero un montón. Chau...»

El Esc. Bruzzo (Bella Vista - Corrientes) y la Esc. Cremona (Curuzú Cuatiá) no estuvieron presentes, pero recibieron un fuerte aplauso y sus respectivas plaquetas le serán entregadas por la Comisión de la Delegación.

Continuamos en este número, informando a nuestros lectores detalles sobre el «III Congreso Técnico Registral a realizarse del 9 al 12 de Octubre de este año en la Villa Turística de El Calafate, en la Provincia de Santa Cruz, que espera a todos los Encargados del País para mostrarle -entre otras tantas bellezas del lugar- una de las más impresionantes maravillas de la naturaleza del planeta, nuestro Glaciar Perito Moreno.

La Página

INSCRIPCIÓN-COSTOS

Para los asistentes con acompañantes y la cuota social al día, tres pagos iguales y consecutivos de \$ 423. Para los asistentes sin acompañantes, tres pagos iguales y consecutivos de \$ 273, que incluye: Traslado de Buenos Aires-Río Gallegos y Viceversa por Aerolíneas Argentinas para ambos-Traslado en bus desde Río Gallegos-El Calafate y Viceversa distante 285 km. Tres días de alojamiento en Hotel Internacional «Posada Los Alamos», 2 días de debates y conferencias. Está incluida además en la inversión de Ud. realiza coffee break, cena baile, con sorteos y show dispuesto para esta oportunidad. Incluye además una visita al Parque Nacional «Los Gaciacres» 80 km del lugar de realización del evento con la tasa de ingreso incluida. También está incluido en el paquete carpetas y documentos del Congreso.

DETALLE DE LOS COSTOS

* Inscripción al Congreso \$ 150 que son imputados a:

Inscripción - 2 días de debates y conferencias - Cena Show de cierre - Musicalización y sonido - Oficina de atención permanente - Ingreso y traslado al Glaciar Perito Moreno 80 km. de El Calafate con tasa de ingreso incluida - Carpetas del congreso - Coffee Break

* Traslados Aéreos:

Bs.As - Río Gallegos - Bs.As \$ 300

* Alojamientos

4 días, 3 noches Hotel Internacional «Posada Los Alamos» (****) \$ 303 base doble (\$ 151.50 c/pasajero)

* Transfer

Río Gallegos-El Calafate-Río Gallegos (289 Km) \$ 60

* Acompañantes no abonan inscripción

* Costo total por participante con acompañante \$ 1270 (se abona en tres pagos iguales y consecutivos de \$ 423)

* Costo total por participante sin acompañante \$ 820 (se abona en 3 pa-

gos iguales de \$ 273)

FORMA DE PAGO

Es requisito efectuar el pago y enviar los cupones para efectuar el registro, extendiendo los cheques a favor de la Asociación de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor «no a la orden». El cupo es limitado y por lo tanto, sólo los participantes que se hayan inscripto y pagado tendrán acceso garantizado a este evento, teniendo en cuenta que la asociación se responsabiliza de las reservas aéreas y de hotelería.

DIAS Y HORARIOS DE VUELOS

El Comité Ejecutivo ha coordinado el bloqueo de espacios en los vuelos que se detallan. En la ficha de inscripción se deberá consignar el que más le convenga a su disponibilidad horaria.

08/10/98 - Aeroparque «Jorge Newbery» - Río Gallegos - Sal. 05:45 - Arriba 08:55

Aeroparque «Jorge Newbery» - Río Gallegos - Sal. 13:10 - Arriba 17:15

11/10/98 - Río Gallegos - Aeroparque «Jorge Newbery» - Sal. 20:57 - Arriba 23:52

SERVICIOS DISPUESTOS

En materia de cartelería se dispondrá de: carteles de señalización general, identificador de comisiones, de cabecera, etc.. Se ha dispuesto un sistema informatizado de extensión de credenciales en el acto con fotografía del titular. Red informática consistente en siete terminales, una por comisión y un server con impresoras, para la emisión de conclusiones, con operadores. Dos terminales conectadas a Internet, una de ellas habilitada para videoconferencia.

Asimismo, aquellos participantes que deseen la conclusiones de este evento en CD-Rom, al cual además se le agregarán fotografías de los mejores momentos, por sólo \$10 mas gastos de envío podrán acceder al mismo.

La llegada y partida de participantes, debates, paseos, excursiones, comidas, fiestas, será compactada en una filmación de dos (2) horas y en una síntesis de treinta (30) minutos, que por sólo \$20 mas gastos de envío estarán a disposición de los asistentes, existiendo la posibilidad para aquellos que los deseen se le efectúe una filmación personalizada por \$ 80.



del Congreso

TRASLADOS VIA TERRESTRE

Hay muchos Encargados que asistirán a este evento vía terrestre, con sus familiares,

para los casos que no conozcan el lugar solicitamos que se comuniquen con el Comité Ejecutivo a los fines de hacerles llegar instrucciones para arribar al lugar. Asimismo

para todos aquellos que requieran alojamiento especial, por asistir también solicitamos lo indiquen con la debida antelación para ofrecerle el paquete de opciones.

EXCURSIONES COMBINADAS (NAVEGACIÓN Y TREKKING)

Solo Upsala: Embarque en Puerto Punta Bandera. Navegación del Canal Cristina y desembarco frente a la Base Científica del Instituto del Hielo Continental Patagónico Argentino. Trekking en ascenso de 4 horas. Con el Cerro Norte de frente, y al Oeste del Lago Tanhauser, se atraviesa un bosque precordillerano, para luego cruzar el Valle de los Fósiles llegando así al refugio de Alta Montaña. Luego la caminata al nido de Cóndores y al mirador natural del glaciar Upsala con avistaje de los diferentes glaciares que lo alimentan.

Glaciar Perito Moreno Plus: Embarque en Puerto Punta Bandera (45 km de El Calafate) a las 8:30 Hs. de la mañana para navegar el Canal de los Témpanos hasta la pared de la ruptura del Glaciar Perito Moreno. Desembarco en el muelle flotantes permaneciendo en el área 5 horas, con libre disponibilidad de tiempo para almorzar y recorrer las pasarelas.

Todo Glaciares: Embarque muy temprano en el puerto de Punta Bandera, a 45 km de El Calafate. Luego de una hora y media de navegación matizada con témpanos flotantes de tamaños impensados, captura la escena el Glaciar Upsala. Posterior desembarco en Bahía Onelli para efectuar una corta caminata que interna a los pasajeros en un bosque cerrado de lengas y ñires para arribar a la laguna de igual nombre. Siempre cubierta de témpanos, la laguna Onelli refeleja glaciares que derraman su cuerpo en las alturas circundantes: Agassis, Bolado, Onelli y Heim. Posterior embarque con destino al brazo sur del Lago Argentino para alcanzar la pared frontal del Glaciar Perito

Moreno. Desembarque en muelle flotante para permanecer aquí 2 horas (quienes deseen podrán tomar un bus a las pasarelas). Regreso y arribo a Punta Bandera a las 20.00 horas.

Brazo Rico/Estancia Nibepo Aike: Embarque en el Puerto Bajo de las Sombras, emplazado 7 km. antes de arribar al mirador del Glaciar Perito Moreno. Navegación por el Brazo Rico y Sur del Lago Argentino, para avistaje del Glaciar Frías y la visita a una Estancia Turística de ensueño. Mayo - Moreno Trekking: Embarque en Puerto Punta Bandera para navegar en Brazo Sur del Lago Argentino hasta el Canal de las Tres Bocas. - Desembarco en seno del glaciar Mayo y Trekking de 1:30 Hs. para avistar glaciar y cerro Negro, y Cerro Mayo.

Minitrekking sobre el Glaciar: Experiencia de día completo. Traslado en vehículo hasta Puerto Bajo La Sombra. Navegación para el cruce del Lago Rico. Caminata por Bosque Andino patagónico, colocación de grampones e inolvidable tránsito sobre el hielo en la compañía de guías especializados. Es memorable la sensación de caminar dos horas entre agujas de hielo altas como edificios y profundas grietas color turquesa. Se recomienda calzado deportivo de trekking con medias gruesas, vestimenta también deportiva con pantalón largo, buzo sweter o pile con campera rompeviento y/o para lluvia. Anteojos para sol, crema protectora, guantes y gorro. Edad mínima 10 años y máxima 60.

Glaciar P. Moreno, Glaciar Frías y ascensiones Cerro Cervantes: Caminatas de 2 o 3 días de duración conducidas por guías especializados cuya empresa provee todo el equipamiento.

Trekking libres: Las posibilidades no tienen límites, pero deben respetarse las indicaciones de los guardaparques en cuanto a itinerarios permitidos y a sitios habilitados de acampe.

En los alrededores de Calafate: Puede caminar hasta la Laguna Nimes - en una orilla del pueblo - para el avistaje de avifauna lagunar. Estos paseos pueden hacerse en bicicletas o cuatriciclos que se alquilan en el lugar.

Otras de las posibilidades más atractivas es bordear el Lago Argentino y/o cruzar caminando a la Isla Solitaria (frente a Calafate). Previamente hay que preguntar el sitio de menor profundidad del lago en el que esto es posible.

Cuevas del Gualicho: Caminata de 8 km. hasta un sitio arqueológico con pinturas rupestres sobre la costa del Lago Argentino (parque privado con pinturas rupestres restauradas y con reproducciones de otros yacimientos).

Estancias Turísticas: Las Estancias turísticas Nibepo Aike, Alta Vista, Alice El Galpón Huiliche, Río Bote y María Elisa/Franka ofrecen a sus pasajeros y visitantes trekking cortos para hacer libremente u opciones más largas y temáticas lideradas por un guía. Estos campos atesoran lugares que superan la imaginación. Vale la pena interesarse por esta posibilidad. Los más experimentados combinan esta experiencia con cabalgatas.

Cabalgatas: Pueden alquilarse caballos y optar por recorridos libres y solitarios o por cabalgatas organizadas encabezadas por un guía. Desde el Pueblo los recorridos cortos duran dos horas y son hasta la Bahía Redonda, bordeando el Lago Argentino (incluye merienda gauchesca compuesta por mate y tortas fritas). Los recorridos largos tienen una duración aproximada de 6 horas y tienen como destino el yacimiento arqueológico Cuevas del Gualichu. Para quienes gustan de conocer las entrañas de las montañas a caballo y acampando, existe la posibilidad de tomar un recorrido de 5 días llamado «Los Pilcheros», con cabalgatas de 6 horas diarias aproximadamente. Esta propuesta recorre el curso del Río Centinela, se interna en el bosque, pasa luego por el Paso Los Bagueles/Zamora, el cordón de los Cristales, arribo a Ea. Nibepo Aike y posterior regreso a El Calafate.



PROGRAMA DE TRABAJO

El ciclo de debates y conferencias prevé el tratamiento conjunto de la problemática del sector, y asistiremos a disertaciones de Registradores Latinoamericanos, quienes expondrán sus experiencias y modalidades de trabajo.

ESPARCIMIENTO Y TIEMPO LIBRE

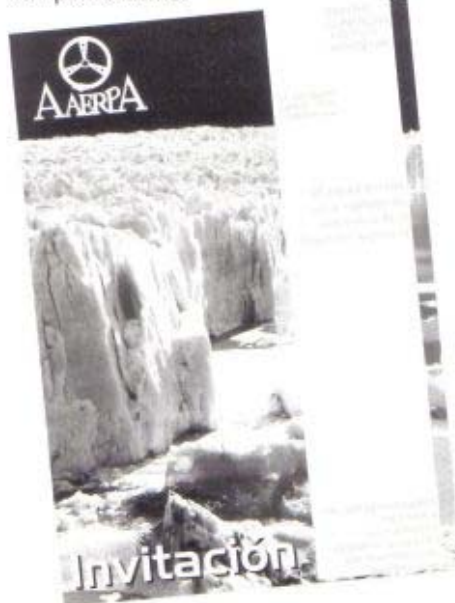
Desde el Calafate las actividades son múltiples y hay para todos los gustos. Para poder disfrutar del lugar y llegar a entender su fisonomía, el visitante necesita al menos 4 días. Se destaca por su calidad la caminata sobre El Glaciar Perito Moreno y las navegaciones sobre el Lago Argentino.

Paseos: Los obligados es el Parque Nacional Los Glaciares, distante 80 km del poblado. El Parque tiene 600.000 hectáreas y se divide en tres grandes sectores, dos de ellos pueden ser visitados desde El Calafate, el tercero, pertenece al área de influencia de El Chaltén, 240 Km. al norte de El Calafate. Tarifa Entrada al Parque Nacional Los Glaciares: Mayores \$ 5, Menores y Jubilados \$ 2,50.

Sector Glaciar Perito Moreno: (abarca el sector central, Brazo Norte del Lago Argentino, Glaciar Perito Moreno y Canal de los Témpanos) aquí puede recorrer las pasarelas situadas frente al Glaciar Perito Moreno, efectuar una navegación corta

para obtener vistas del glaciar desde el agua, y hacer un trekking guiado sobre el mismo glaciar y/o en el bosque andino patagónico circundante. Otra alternativa es tomar alguna de las navegaciones de día completo que salen desde el Puerto de Punta Bandera para recorrer el brazo Norte del Lago Argentino avisando glaciares como el Upsala, Onelli, Bolados, Agazzis, Heim Spegazzini y Mayo.

Sector Lago Roca: Comprende el Brazo Sur del Lago Argentino. Aquí se combinan en forma perfecta el bosque, la montaña y el lago. A 51 Km. de El Calafate, es el sitio ideal para excursiones de pesca deportiva, trekking de poca dificultad y campamentismo.



Terrestre al Parque Nacional Los Glaciares: Excursión regular guiada con tránsito por estepa patagónica bordeando el Lago Argentino. Ingreso al Parque Nacional (40 km) y arribo al Mirador del Glaciar Perito Moreno (80 km). Esta excursión forma parte de la programación y se abona con la inscripción al evento.

Excursiones Lacustres: Cómodas y equipadas embarcaciones navegan el brazo Norte y Sur del ramificado Lago Argentino. Algunas de estas opciones configuran la única vía de acceso a las entrañas del Parque Nacional Los Glaciares. Ríos de Hielo: Embarque muy temprano en el Puerto de Punta Bandera, a 45 km de El Calafate. Luego de una hora y media de navegación matizada con témpanos flotantes de tamaños impensados, captura la escena el glaciar Upsala. Posterior desembarco en Bahía Onelli para efectuar una corta caminata que interna a los pasajeros en un bosque cerrado de lengas y ñires para arribar a la laguna de igual nombre. Siempre cubierta de témpanos, la laguna Onelli refleja glaciares que derraman su cuerpo en las alturas circundantes: Agazzis, Bolado, Onelli y Heim. La excursión dura aproximadamente 7 horas y media. Safari Náutico: Navegación corta (una hora) por el Brazo Rico del Lago Argentino que permite observar desde el agua las impresionantes paredes del Glaciar Perito Moreno.

TEMARIO PARA DEBATIR EN COMISIONES

El objetivo de este Congreso será el estudio de la simplificación de los trámites registrales

Comisión Nº 1

Título II, Capítulo: Comisiones Iniciales.

Título I, Capítulo X: Hoja de registro y documentación en general para agregar al Legajo "B".

Título I, Capítulo XI: Comunicaciones judiciales y administrativas.

Comisión Nº 2

Título I, Capítulo IV: De los Peticionarios y la forma de acreditar identidad o personería.

Título I, Capítulo V: Certificación de firmas.

Título I, Capítulo VI: Lugar de radicación de los automotores.

Título I, Capítulo VII: Verificación de los automotores.

Comisión Nº 3

Título II, Capítulo III: Trámites varios.

Título II, Capítulo XIII: De los contratos de prenda con registro.

Título II, Capítulo XV: Rectificación de datos.

Comisión Nº 4

Reglamento interno de normas orgánico - funcionales.

Título I, Capítulo III: Aranceles, estados y remisión de documentación.

Comisión Nº 5

Título II, Capítulo II: Transferencias.

Título II, Capítulo VIII: Título del automotor.

Título II, Capítulo IX: Cédula de identificación del automotor.

Título II, Capítulo XII: Uso del automotor.

Título II, Capítulo XVIII: Impuestos y declaración jurada de bienes registrales.

Comisión Nº 6:

Título II, Capítulo IV: Denuncia de venta y de transmisión de posesión o tenencia.

Título II, Capítulo V: Denuncia de compra.

Título II, Capítulo XVI: Placas de identificación provisoria y permisos de circulación de motovehículos.

Título I, Capítulo XII: Registro de mandatarios.

Título I, Capítulo I: Solicitudes Tipo.

Título I, Capítulo II: Presentación y recepción de solicitudes - Cargo - Normas de procesamiento.

Título II, Capítulo XIV: Informes de estado de dominio, consultas de legajo y expedición de consultas registrales.

Cronograma Reglamentario

Se sintetiza en estas páginas toda la normativa automotor y prendaria difundida por la Dirección Nacional durante los meses de Mayo y Junio de 1998. «Ambito Registral» continúa de esta manera confeccionando un indicador que puede facilitar la tarea cotidiana de los Encargados, resumiendo la información que fuera remitida por los medios tradicionales.

Como esta habitual, recordamos que ha sido eliminada de esta reseña toda reglamentación estrictamente jurisdiccional referida a la liquidación de patentes y otras medidas consideradas de escaso alcance.

La normativa dada a conocer durante los primeros cuatro meses del año fue detallada en los Suplementos N° 1 y N° 2 de esta publicación. En caso de no haberlos recibido, recomendamos reclamarlos a la revista, evitando así «brechas» cronológicas en la lectura de estos indicadores. Para la confección de este material continúa utilizándose el archivo existente en el Departamento Inspecciones de la Dirección Nacional y su soporte informático.

Agradecemos el envío de cualquier comentario o sugerencia relativo a este sección de la revista a la sede de AAERPA, cerrito 242, Piso 3º, Dpto. «I», Capital Federal.

1) ACTUALIZACION DEL DIGESTO DE NORMAS TECNICO- REGISTRALES

a) Nota C.A.N. 141/98. Adjuntó 20 páginas para reemplazar en el DNTR. El nuevo texto incorporó las modificaciones instrumentadas mediante la disposición D.N. 416/98, referidas a la Revisión Técnica Obligatoria de vehículos (procedimiento a seguir con los automotores importados y con la entrega de obleas para acoplados).

b) Nota C.A.N. 142/98 : Remitió 4

páginas para reemplazar en el DTNR. El nuevo texto incorporó las modificaciones introducidas al cuerpo normativo por la Disposición D.N. 467/98, referida al diligenciamiento del trámite de denuncia de venta.

2) REVISION TECNICA OBLIGATORIA AUTOMOTORES IMPORTADOS Y ACOPLADOS

a) Disposición D.N. 416/98. Eliminó el otorgamiento de una «Oblea» para la inscripción inicial de acoplados y semiacoplados, habida cuenta de la

imposibilidad material para su colocación en parabrisas al que están destinadas. Indicó entonces la expedición obligatoria de una «Constancia de Inscripción» para el supuesto, asimilando el caso a lo que fuera previsto para los motovehículos. Subsano también la omisión formal deslizada al dictarse la disposición D.N. 32/98, modificando en el DNTR también lo atinente al procedimiento a seguir para las inscripciones iniciales de automotores importados. Fijó el 1/6/98 como fecha de entrada en vigencia para estas modificaciones.

b) Circular D.N. 43/98: Adjuntó la disposición D.N. 416/98 y resumió las modificaciones allí introducidas.

3) ACREDITACION DE PERSONERIA-PERCEPCION ARANCELARIA

a) Circular D.N. 47/98: Aclaró que el arancel correspondiente a la «Acreditación de Personería Jurídica» debería percibirse en todos aquellos casos en que el certificante (escribano, comerciante habitualista, o cualquier otro) no la consignare, habiéndose limitado a certificar la firma de la persona física. Desarrolló el tema con motivo de distintas consultas efectuadas en relación con certificaciones de firmas / practicadas por Comerciantes Habitualistas, para el trámite de inscripción inicial de automotores.

4) DENUNCIA DE VENTA-NUEVO MODELO DE SOLICITUD TIPO 11

a) Disposición D.N. 467/98: Aprobó un nuevo modelo de Solicitud Tipo 11, que se agregó como anexo a la Disposición. Indicó que razones de orden y seguridad registral aconsejaron el suministro exclusivo de este formulario - hasta ese momento libre de impresión por parte del Ente Cooperador Cámara / del Comercio Automotor. El nuevo modelo entró en vigencia el 16/6/98, y sustituyó el obrante hasta ese momento en el DNTR.

b) Circular R.N. 151/98: Adjuntó una fotocopia de la disposición D.N. 467/98, reseñaba en el apartado anterior. Subrayó el uso obligatorio del nuevo modelo de Solicitud Tipo 11 a partir del 16/06/98 y recomendó arbitrar los medios necesarios para contar con ellos a partir de esa fecha. Recordó también la posibilidad de utilizar el viejo modelo - debiendo adjuntarse el nuevo como minuta en algunos casos particulares (formularios con certificaciones de firma efectuadas con fecha previa a la entrada en vigencia de la medida).

5) SUBASTAS DEL SERVICIO ADUANERO

a) Circular D.N. 45/98: Hizo saber que, por intermedio del Decreto 464/98, el Poder Ejecutivo Nacional impuso al Servicio Aduanero la venta en subasta pública de los automotores -entre otras cosas- que revistieran determinadas condiciones. Para la Inscripción Inicial o Transferencia de vehículos subastados por los distintos administradores

de aduana no deberá exigirse, por lo tanto, la misma documentación que fuera prevista en el DNTR para el resto de la subastas. Bastará con la constancia emitida por la Aduana interviniente, que deberá tratarse como cualquier orden administrativa.

6) CERTIFICADOS DOMINIALES PARA CAMBIO DE RADICACION CERTIFICACION DE FIRMAS

a) Circular D.N. 46/98: Formuló aclaraciones relativas a las Certificaciones de Firmas que fueran practicadas por el Registro Seccional de radicación del automotor en las Solicitudes Tipo 08 y 15, cuando precedieran la expedición de un «Certificado Dominial para Cambio de Radicación». Aclaró que la información relativa a esas Certificaciones debe ser siempre consignada en el Certificado Dominial, dentro del campo reservado a los «Datos Complementarios». Esta información (pertenencia de la firma, número de las Solicitudes Tipo y número de recibo correspondiente al trámite) deben siempre considerarse como «datos de interés» (aunque no determinantes) para la toma de razón de los actos registrales.

7) PRESENTACION DE TRAMITES

a) Circular D.N. 51/98: Comunicó que sería suficiente la firma del mero presentante de trámite -y no del peticionario- para aquellas Solicitudes Tipo que se adjuntaren en carácter de «minuta» (formularios de modelo vigente que se anexan a los previos). La aclaración -efectuada de acuerdo a una nueva interpretación jurídica de la Comisión de Asuntos Normativos -se formuló a raíz de los distintos criterios aplicados en los Registros al vocablo «presentante». Debería entonces entenderse en su sentido literal, ya que no se advierten cuestiones de seguridad jurídica que puedan comprometerse en su presentación.

8) EMOLUMENTOS-DEPOSITO Y ENVIO DE FONDOS

a) Disposición S.S.J. 54/98: Comunicó que los Registros Seccionales deberán efectuar un sólo depósito mensual de aranceles en el Banco de la Nación Argentina o en la entidad financiera oficial habilitada dentro de los dos días hábiles posteriores al mes en que fueran percibidos. Modificó también la metodología para realizar el envío de los fondos resultantes, debiendo ahora practicarse mediante las boletas de

depósito (nota de crédito para la cuenta que corresponda) que proveerá la Dirección General de Administración del Ministerio de Justicia. Fijó el 01/06/98 como fecha de entrada en vigencia para el nuevo sistema. Sustituyó de esta manera el art.6º, Anexo I de la Resolución M.E. y J. 2047 y sus modificatorias, junto al art.2º de la Disposición S.S.J. 16/98.

b) Circular D.N. 50/98: Adjuntó la disposición S.S.J. 54/98, reseñada en el apartado anterior. Comunicó que para el mes de Junio, y hasta tanto fueran recibidas las nuevas boletas de depósito, los Registros deberán remitir los fondos a la Dirección General de Administración del Ministerio de Justicia de la misma forma en que venían haciéndolo hasta la implementación de la nueva metodología.

9) LIQUIDACION DE EMOLUMENTOS PARA REGISTROS DE AUTOMOTORES

a) Disposición D.N. 107/98: Sustituyó en atención a las Disposiciones S.S.J. 14 y 15/98, el modelo de «Resumen Mensual de Aranceles», el de la «Planilla de Liquidación de Emolumentos» -con las instrucciones para su uso- el de «Planilla Diaria de Aranceles» que fueron implementados para los Registros Seccionales de Automotores. Fijó el 2/03/98 como fecha de entrada en vigencia para la medida.

10) LIQUIDACION DE EMOLUMENTOS PARA LOS REGISTROS DE MOTOVEHICULOS

a) Disposición D.N. 125/98: Sustituyó en atención a lo previsto por la Disposición S.S.J. 14/98 el modelo de «Resumen Mensual de Aranceles» y el de «Planilla Diaria de Aranceles» para los Registros Seccionales de Motovehículos. Fijó el 2/3/98 como fecha de entrada en vigencia de la medida.

11) GRABADO DE CRISTALES

a) Disposición D.N. 607/98: Extendió a los automotores con identificación alfanumérica el obligatorio grabado de cristales con su nuevo dominio. Indicó en qué cristales y en qué lugar de ellos deberá efectuarse el estampado, ordenando también el tamaño mínimo que habrán de respetar los números que lo componen. Advirtió que la falta de cumplimiento para esta normativa no impedirá la libre circulación del vehículo, pero sí será rechazada su posibilidad de verificación, cuando la Planta cuente con

un servicio de grabado habilitado en el predio. Sustituyó de esta manera el texto de la Secc. 3ra., Capítulo IX, Título I del DNTR.

12) ASIGNACION DE RPA

a) Circular R.N. 144/98: Comunicó que las asignaciones de R.P.A. deberían ser remitidas en forma manual -de acuerdo a lo establecido en el DNTR-, hasta tanto no fueran automáticamente consignadas por el sistema. Se refirió entonces a la vigencia de la Circular R.N. 117/98.

13) BOLETIN ESPECIAL DE PLANTAS VERIFICADORAS

a) Circular R.N. 148/98: Recordó que el 26 de Agosto de 1997 fué remitido a los Registros un Boletín Especial -informatizado de Plantas Verificadoras,

con detalles referidos a cada una de ellas (jurisdicciones, personal habilitado, horarios de atención y teléfonos). Comunicó la importancia de que las novedades periódicamente remitida a los Seccionales fueran incorporadas a este sistema original.

14) LIQUIDACION DE EMOLUMENTOS PARA LOS REGISTROS PRENDARIOS

b) Disposición D.N. 173/98: Modificó -en atención a la Disposición S.S.J. 14/98 la forma de liquidar los emolumentos para los Registros Seccionales con competencia exclusiva sobre Maquinaria Agrícola, Vial e Industrial. Sustituyó entonces los modelos de «Planillas Mensual de Aranceles» y «Diaria de Aranceles» que fueran difundidos con anterioridad. Fijó el 2/3/98 como fecha

de entrada en vigencia para la medida.

15) TRATAMIENTO DEL IMPUESTO DE SELLOS EN LOS REGISTROS PRENDARIOS

a) Circular D.R. 16/98: Recordó que los Convenio de Complementación de Servicios suscriptos con las Direcciones de Rentas de las distintas provincias no designan a los Encargados de Registros Prendarios como agentes de percepción para el impuesto de Sellos. Este impuesto graba las Inscripciones Iniciales, Transferencias y Contratos Prendarios celebrados sobre la maquinaria agrícola, vial e industrial. Indicó que frente a su presentación, la función del Encargado debería limitarse al contralor establecido, para las jurisdicciones sin Convenio Vigente, en el Capítulo XVIII, Título II, del DNTR.



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

Dr. Marcelo Martínez
San Juan N° 6
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

Dra. María Cristina Vélez de Isern
RR. SS. Rosario N° 5
Tel. 041-487866

Delegación Zonal Norte de la Patagonia

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

Delegación Zonal Nordeste

Dra. Marta Yamaguchi
RR. SS. Posadas N° 1
Tel. 0752-31119

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

Dr. Julio Ricardo Graham
RR. SS. San Fernando N° 1
Tel. 746-7874

Delegación Centro Este de la Pcia. de Córdoba

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

Delegación Zonal Norte

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

Automóviles: y fácil de obtener

Esteban Izzo es un experimentado liquidador y perito de siniestros, es decir, especialista en determinar cuándo corresponde, y cuándo no, que una compañía aseguradora pague una póliza por robo de auto. Es, además, vicepresidente de la asociación de liquidadores y peritos de seguridad, y conoce a fondo todas las aristas variantes que presenta el delito de sustracción de automotores, autorrobos, autos gemelos, vehículos que se sustraen para cometer otro delito, para venderlos con documentación falsa, dentro o fuera del país o, simplemente para derivarlos a un desarmadero donde son convertidos en autopartes que reingresan al circuito comercial a través de casas de repuestos "non sanctas".

«El robo de automotores es un fenómeno difícil de erradicar en cualquier parte-reflexiona Izzo a modo de introducción-. Mientras que en el resto del mundo sigue una curva definitivamente creciente, en la Argentina está relativamente estabilizado. Para lograr este objetivo se han atacado varios frentes al mismo tiempo. Por ejemplo, el que constituían supuestos compradores de «buena fé», quienes «purificaban» ante la justicia autos robados. El modus operandi era muy sencillo: una persona se presentaba ante el Juez diciendo que sospechaba que había sido estafado por alguien que le había vendido un auto al parecer robado. El magistrado, respetuoso de la presunta buena fé del comprador, libraba un oficio por el que ordenaba la inscripción del vehículo a su nombre, y así el vehículo era regularizado. El mercado paralelo, provocado por situaciones de este tipo, se cortó cuando fué descubierta la existencia de autos gemelos, y gracias a la enérgica actitud de los jueces.»

Un punto de destino de un auto robado es el desarmadero. Sin embar-

Aunque en los últimos tiempos, el aumento del parque automotor determinó mayor existencia de robos de vehículos, diversas medidas tomadas por las autoridades han permitido estabilizar el porcentaje de sustracciones (Periódico La Federal N° 15)

go, la Ley Penal Tributaria y las inspecciones de la D.G.I. han contribuido notablemente a poner freno a lo que durante mucho tiempo fué un «negocio redondo».

Izzo, explica el porqué: «Ocurre que ya no es tan fácil responder cuando los inspectores empiezan a cotejar existencia en stock con facturas. Ahí es cuando la realidad florece».

Otro objetivo de quienes se ocupan de comercializar automotores mal habidos, es el exterior. Mercados como Paraguay o Brasil, adonde se llega en pocas horas a través de pasos fronterizos cuyas autoridades, en el momento que el vehículo sustraído llega, todavía no ha recibido la orden de captura, o resultan burladas por los delincuentes con algún ardid.

Pero estos procedimientos delictivos no son los únicos. Y tampoco implican las únicas tentaciones que ofrece el mercado automotor. Izzo, explica cuales son las causas que motivan el autorrobo, aquí y en otros países del mundo: «cuando se compra un auto mal habido, con documentación falsa y, lógicamente, a un valor

muy inferior al precio de mercado, que sin embargo cuenta con seguro, el autorrobo se torna la única posibilidad de conseguir el dinero que se obtendría en una venta.

Porque el reempadronamiento del parque automotor ya resultará un obstáculo insalvable para quién no tiene los papeles legítimos. Pero por otra parte, la cláusula de pérdida total por accidente de las pólizas de seguros - que exige que para reconocer el siniestro, los restos del vehículo dañado deben valer menos del 20 % del valor total- se torna un requisito prácticamente insalvable.

Entonces el autorrobo aparece como posibilidad de cobrar el seguro que el asegurado honesto no tiene en cuenta, pero el inescrupuloso sí. Esta modalidad no sólo se utiliza en la Argentina. En los EE UU., se descubrió que los propios dueños de los autos se presentaban en los desarmaderos para reducir sus vehículos cuando éstos tenían un valor del mercado muy inferior a la suma asegurada».

ESTADÍSTICAS, RECUPERO Y ECOLOGÍA

La estimación de robo de autos va directamente ligada a las unidades que componen el parque automotor de cada lugar. Si bien las últimas estadísticas que datan del periodo 1994/96, señalan que en ese trienio se registraron 45.000 delitos, la cifra no es proporcionalmente preocupante « éste número está por debajo de la tasa de crecimiento del parque automotor- explica Izzo -, que en la Argentina en 1996 llegó a 6.900.000 vehículos. En 1997, aunque todavía no está confeccionada la estadística, pudo haber un incremento de delito de un 15%, pero siempre en correspondencia con el aumento del parque automotor, lo que no afecta el porcentaje general que está estabilizado. Sin embargo, hay

un botín aceptable

que señalar que si bien para la Policía Federal el robo no supera el 1% del parque automotor, la realidad es distinta para las compañías aseguradoras, cuyo porcentaje oscila entre el 1 y 1,5 % debido a que sólo está cubierto con pólizas el 45 % de los vehículos en circulación, ya que los riesgos no se compadecen ante vehículos asegurados o no asegurados».

Otro problema colateral es el que se ocasiona con la recuperación de vehículos robados.» la Policía secuestra automotores que técnicamente no pueden ser identificados -afirma nuestro entrevistado- por lo que quedan depositados hasta una lejana resolución y van conformando, junto con otros vehículos afectados a otras causas, un parque automotor almacenado en calles, terrenos o depósitos, que constituyen un irreparable estorbo tanto para las autoridades policiales y judiciales, cómo para las vecinales, ya que afectan la estética y la ecología de una ciudad. La solución para este problema, que se aplica en otros países sería la de legislar que todo vehículo que no se pueda identificar, y por ende establecer quién es su propietario, deba ser compactado aún en caso de unidades nuevas. Esta sería una manera de evitar que sean utilizadas para cometer maniobras dolosas, mediante el desmantelamiento y la comercialización de sus partes como resuestos, por ejemplo».

ROBO FÁCIL, PREVENCIÓN COMPLICADA

El fenómeno de robo de autos, se da en todo el mundo y en muchos casos, en mayor proporción que en la



EL RANKING DE LOS ROBOS DE AUTOMOTORES EN EL MUNDO

Posición	País	Población ¹	P. Automotor ²	Robos ³	Porcentaje
1	Suiza	7,3	3,6	126,8	3,80
2	Israel	5	11,5	40	2,67
3	Reino Unido	60	28	532	1,90
4	Brasil	160	15	250	1,67
5	Australia	20	10	150	1,50
6	Dinamarca	6	2,1	29,4	1,40
7	EE.UU.	265	200	2.400	1,20
8	Suecia	9	4,3	47,3	1,10
9	Francia	60	30	330	1,10
10	Italia	60	31	341	1,10
11	España	41	17	183,6	1,08
12	Argentina	33	6,5	45	0,69
13	Alemania	81	43	258	0,60
14	Canadá	28	18	93,6	0,52
15	Venezuela	21	2	10,2	0,51
16	Portugal	11	2,9	11,89	0,41
17	Colombia	35	1,6	6,4	0,4
18	Bélgica	10,5	4,6	17,48	0,38

¹ En millones de personas. ² En millones de automóviles. ³ En miles de robos.

Fuente: Esteban Izzo y Cía. SRL, Años 1994 a 1996

EL RANKING DE LOS ROBOS DE AUTOMOTORES POR CIUDADES

Ciudad	P. Automotor	Habitantes por vehículo	Robos por año	Porcentaje	Robos por día
New York	6.153.846	1,3	244.312	3,97	669
Los Angeles	2.692.308	1,3	74.829	2,78	205
Londres	3.272.727	2,2	81.173	2,48	222
Miami	769.231	1,3	18.788	2,44	51
Sydney	2.111.111	1,8	41.845	1,98	115
París	1.050.000	2,0	20.258	1,93	55
Roma	1.944.440	1,8	30.477	1,57	83
Río de Janeiro	3.443.068	2,9	51.000	1,48	140
Buenos Aires	1.900.000	1,7	16.918	0,89	46

Fuente: Esteban Izzo y Cía. SRL, Años 1994 a 1996

Argentina. «En todo el mundo -expresa Izzo-, el tema está parejo. Los robos de automotores constituyen una preocupación permanente para las autoridades policiales de países tales como EE.UU., Francia, Israel y Suiza, por citar sólo algunos ejemplos. En Europa se sustraen entre 1,5 y 2.000.000 de autos por año, según datos de Interpol. En Israel el gobierno, debido al auge de robos, propuso obligar a los propietarios de autos a pagar un impuesto para financiar la contratación de cientos de nuevos policías a un costo de 30.000.000 de dólares. Sin embargo, las aseguradoras y la junta nacional de consumidores sostienen que la financiación de dichas medidas corresponde al estado. En París, la metodología para hacer rentable el robo consiste en llevar los autos sustraídos hasta Marsella, en cuyos puertos se embarcan rumbo a la costa africana, donde son blanqueados y comercializados por organizaciones del crimen. Y aquí cabe preguntarse porqué éste tipo de delitos está tan generalizado en todas partes. Y la respuesta es muy simple: para robar un vehículo no se necesita otro vehículo., se roba por medios propios. Y siempre resulta relativamente sencillo de reducir, lo que no ocurre con otro tipo de mercaderías., es un botín interesante para cualquier delincuente».

Cuando para culminar con la entrevista le preguntamos a Izzo, que medidas preventivas considera apropiada para evitar el robo de un auto, la respuesta no es absoluta: «Cerrar el auto siempre con llave, instalarle una alarma, poner algún elemento adicional de seguridad -una traba de volante o un corta corriente, por ejemplo-. Pero no hay nada que garantice que un auto no va a ser robado. Porque aún tomando todas éstas precauciones, lo pueden asaltar cuando uno está sobre el auto. Otro detalle: no dejar ningún elemento en el interior que pueda tentar al ladrón.

A veces, el delincuente no sustrae el vehículo, pero sí un paraguas, un maletín, documentación, lo que fuere. Lo mejor es tomar todos los recaudos, pero repito, nadie está exento de que le roben el vehículo, aún cuando está estacionado en el garage de su casa o en la cochera de un estacionamiento».

Medidas Precautorias

Sólo aludiremos en este número aquellas medidas procesales acordes con las disposiciones de la Ley 22.977 y su reglamentación, que serán de interés específico en nuestra temática.

a) Conceptos: Mucho se ha discutido sobre su concepto y la calificación jurídica, ya sea porque algunos han querido englobar a las distintas formas bajo una misma unidad o aquellos otros que han querido calificarlas separadamente.

Nosotros trataremos de hacer ambas cosas, ya que pensamos que podemos hacer una base conceptual común, sin perjuicio de examinar las características particulares y propias de cada una de aquéllas.

En primer lugar, se trata de un acto emanado de un proceso judicial, tendiente a preservar una pretensión subjetiva que constituye la aplicación de garantías constitucionales de protección a la persona y a su patrimonio.

Sobre esta idea remarcamos -cuanto menos- tres características comunes:

1) La causación de la medida en el proceso judicial. El ordenamiento jurídico de fondo, posee un sinnúmero de disposiciones que acuerdan distintas medidas cautelares, sin embargo preferimos aludir como norma genérica típica al art. 505 del Código Civil, ya que de él surge claramente la facultad de las partes en la relación jurídica de acudir a la protección del ordenamiento legal, que genéricamente podemos denominar como «procedimiento judicial», sin perjuicio de las distinciones que puedan realizarse en un paso posterior.

Por otro lado al caracterizarlo así, también estamos excluyendo las medidas precautorias de otros ámbitos particulares, tales como: la Administración General de Aduanas, Administración Federal de Ingresos Públicos, u otros organismos y hasta el propio Poder Ejecutivo.

2) En un segundo lugar, hemos de-

marcado un ámbito común, tendiente a preservar una pretensión subjetiva y eludiendo expresamente mencionar el vocablo «derecho».

Ello es así, ya que en la mayoría de las veces la controversia radica en la existencia del mismo; en cambio, el término «pretensión» denota la idea de búsqueda de afirmación o consolidación de la situación jurídica.

3) Por último, también señalamos que constituye la aplicación de las garantías constitucionales, especialmente el art. 18 de la Constitución Nacional.

b) Clasificación - La ley no hace una distinción conceptual propiamente dicha -la cual sería impropia-, pero indirectamente al poner énfasis en la finalidad que se persigue con la medida, podemos señalar doctrinariamente la siguiente: 1) Las destinadas a convalidar un proceso de ejecución; 2) Las que tienden a mantener un statu quo determinado y que puedan referirse a «conductas» o a «bienes»; 3) Las que tratan de evitar un daño inminente en la persona o en su patrimonio; 4) Las destinadas a la publicidad -como medio de conocimiento hacia terceros determinados o indeterminados- de la medida.

c) Presupuestos para su otorgamiento - Consideramos el punto, porque también se adapta al presente y que simplemente se reduce a considerar primero las bases comunes de precedencia y luego los requisitos de ejercicio de cada una.

-La existencia de una pretensión subjetiva. Es evidente que corresponde al que pretende una medida de excepción, como son las que veníamos aludiendo, abonar su pedido con la existencia de una «pretensión subjetiva» y

que la misma sea avalada por una prueba, que en principio denote seriedad y certidumbre de la misma.

-Un interés jurídico que justifique el adelanto al resultado del proceso. En realidad este último supuesto involucra una doble cuestión: el interés actual de la medida y la justificación de su demora obstaría al cumplimiento del pronunciamiento judicial definitivo y que el mismo carezca de eficacia, ante la inseguridad de cumplimiento obligado.

Como podemos apreciar desde el punto de vista de su naturaleza jurídica se trata de un «hecho», con lo cual queda revelado en forma amplia el principal problema de la prueba, que podría ser con cualquier medio.

Lo expuesto no impide al juzgador el considerar en cada supuesto en particular la exigencia pueda tener un «operamiento especial» (art. 327, 209, inc. 1º y 5º, 112 etc.)

No queremos cerrar esta primera parte de las bases comunes de presupuestos sin referirnos a un requisito que en nuestra opinión no debe excluirse, y que es el atinente a la «contracautela» (art. 199 y 201).

El término «cautela», según el diccionario, implica «seguridad que da una persona a otra de que cumplirá lo prometido», por consiguiente al interponerse el vocablo «contra», está develando que se trata de una promesa (a veces ficticia y otras real) de responder por los daños, que su pedido de medida cautelar ocasione al que lo sufre.

Preferimos no incluirla como requisito estructural, porque de acuerdo a nuestra legislación su procedencia no es obligatoria, sino «facultativa» del Juez que entiende en la causa. En la práctica

vemos que un sinnúmero de estas medidas se dictan sin ese requisito.

ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS EN PARTICULAR

a) Embargo Preventivo: Conceptualmente, es la situación jurídica devenida de un acto judicial, solicitado por la parte interesada, privada o pública, con una doble finalidad: la de afectar un bien determinado y limitar ciertamente la facultad de disposición y goce sobre él.

Además de los enunciados como generales o estructurales a todas las medidas, es necesario para su procedencia un cuarto requisito: la característica patrimonial del derecho cautelado.

El art. 209 del Código Procesal Civil en su párrafo inicial señala con claridad y elocuencia tanto «por deuda en dinero o en especie». Sin embargo merece la cuestión una aclaración, ya que en ciertos supuestos en su origen no se presenta esta «calidad» en la pretensión, de allí entonces que debamos ampliar el supuesto, cuando la situación pueda resolverse en una indemnización patrimonial.

Existen algunas situaciones particulares que respecto de esta medida merecen destacarse, tales como: la de los créditos privilegiados, la situación de la reivindicación; los contratos bilaterales y en las demandas de escrituración, contratos de locación.

El art. 210, inc. 3º, del Código Procesal Civil autoriza a conceder la medida a «La persona a quién la ley reconoce privilegios sobre ciertos bienes muebles o inmuebles, siempre que el crédito se justificase en la forma establecida en el art. 209, inc. 2º».

A su vez, el art. 323, inciso 2º, del mismo cuerpo legal alude «Que se exhiba la cosa mueble que haya de pedirse por acción real, sin perjuicio de su depósito o de la medida precautoria que corresponda» y concordantemente con ello el art. 210, inc. 4º: «La persona que haya de demandar por acción reivindicatoria... respecto de la cosa demandada, mientras dure el juicio, y siempre que se presentaren documentos que hagan verosímil la pretensión deducida», de donde podemos definir la importancia del requisito, que alude al «origen» de la acción de la cual la medida es accesoria.

En cuanto a los contratos bilaterales, el art. 209, inc. 3º, dice que se puede solicitar la medida: «Que fundándose la acción en un contrato bilateral, se

justifique su existencia en la misma forma del inciso anterior, debiendo en este caso probarse además sumariamente el cumplimiento del contrato por parte del actor, salvo que éste ofreciese cumplirlo, o que su obligación fuese a plazo», u obste algún otro elemento u obstáculo para no cumplir.

Concordante con ello el art. 211, referido exclusivamente a situaciones de compraventa, expresa: «Cuando se demandare el cumplimiento de un contrato de compraventa, si el derecho fuese verosímil, el adquirente podrá solicitar el embargo del bien objeto de aquél».

Creemos, sin temor a equivocarnos, que se deduce de las normas particulares expuestas en una protección concreta a muchas situaciones en relación a juicios devenidos de compraventa de automotores, en donde existe la posibilidad de que el hecho obligado transfiera o dañe el vehículo, lo cual es bastante frecuente, imposibilitando así la concreción del derecho del adquirente.

b) Embargo ejecutivo y ejecutorio - Señalamos que la característica esencial de la medida que analizamos, es que se extiende hasta que la sentencia pasa en autoridad de cosa juzgada; precisamente a partir de allí y siendo sentencia favorable al embargante y el deudor no da cumplimiento con la misma, la medida se convierte en ejecutoria.

En cuanto a la distinción con el ejecutivo, no hace a una cuestión temporal del proceso, sino que se relaciona con la «forma en que se halla materializada la causa del derecho».

El art. 531 de nuestro ordenamiento procesal, señala clara y taxativamente los supuestos en que se procede el embargo ejecutivo; deduciéndose que lo que se ha valorado en esta situación es la «calidad y certidumbre» del instrumento.

c) Secuestro - Podemos extraer su principal carácter de lo normado en los arts. 670 y 671 del Código Procesal Civil y esbozar un concepto bastante claro y preciso que separe esta medida de la anterior, ya que su confusión es bastante frecuente.

La primera de las normas señala que es una situación jurídica de «custodia de los bienes». Podemos señalar dos características esenciales: la necesidad de la determinación de la persona bajo la cual se colocará el bien y segundo lugar, la falta de exigencia de la determinación -al menos a prima facie- del bien, ya que la medida puede ordenarse sobre una «universalidad de bienes» y sin perjuicio que al efectivizarse, sean

individualizados.

Claro está que damos por sobreentendido que esta situación es resultante de una «orden judicial», pero que a diferencia de la medida anterior, sólo puede dictarse «sobre los bienes» que versa el litigio y que su efecto fundamental es la indisposición absoluta.

La medida puede efectivizarse en los procesos de conocimiento, como diligencia preliminar según lo normado en los arts. 323, inc. 2º, y 329, así también como medida cautelar genérica (art. 220 y 221).

d) La inhibición - Tal medida, resistida no sólo en nuestro país, sino en mucho otros, funciona como sustitutiva del embargo, cuando el obligado no «demuestra tener bienes o ser insuficientes» para absorber las consecuencias patrimoniales del derecho en el proceso.

Claro está que en esta falta o insuficiencia representa un problema, en cuando a las pruebas que al respecto deberá aportar a quién solicita la medida; de allí entonces que el art. 228 del Código Procesal Civil solamente requiere como tal «la falta de conocimiento de bienes del deudor o su insuficiencia».

De todas formas la jurisprudencia ha rodeado esta «falta de conocimiento» con algunos requisitos que permitan asegurar la seriedad del mismo, como un «hecho» cierto.

Como segunda nota de importancia, podemos señalar que se trata de una medida que no afecta a la persona, sino a sus posibles bienes, ya que evita la posibilidad de transferir o constituir sobre ellas derechos reales.

Es claro que la medida limita sus efectos a los bienes registrables, con la dificultad, en el supuesto de los vehículos, que debido a la organización del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, se inscribirá en el Registro Seccional y sólo tendrá eficacia sobre los bienes allí radicados; de lo contrario para que tenga eficacia total, debería proceder a notificar la resolución que lo ordena a cada Registro Seccional, como se efectúa en nuestro actual sistema a través de las Circulares de Dirección Nacional.

Cabe mencionar, por último, que el deudor tiene la facultad de rever la aplicación de la medida, presentando bienes suficientes para garantizar el pago de la suma que pudiera resultar de triunfar la posición del actor.

Existe también la medida de ciertos procedimientos especiales, como resultante del proceso universal de quiebra, el derivado de la insania o declaración

de demencia; inhabilitación para alcohólicos, etc., pero está destinado a la protección del patrimonio de los afectados, evitando que se dilapide por lo que puede coexistir con otras medidas.

En cuanto al procedimiento de su inscripción registral, es similar a las demás medidas, salvo en lo atinente a la individualización de la persona, que deberá hacerse en forma fehaciente, según lo exigen las disposiciones vigentes, para lo cual en muchos supuestos se debe recurrir previamente mediante oficio al Registro de Estado Civil de las Personas para que se suministre los datos filiatorios completos. Cabe recordar que es una medida que, de no consignar el auto que le ordena una duración mayor, caduca automáticamente a los 5 años de inscripta, salvo su renovación expresa.

e) Intervención Judicial - El actual Código Procesal Civil, ha introducido esta figura en sus art. 222 y 227, destinados a evitar que el obligado maneje personalmente sus negocios o bienes.

Sin embargo, se ha aplicado la medida por nuestros tribunales -y claro está con preservación de esa finalidad genérica que enunciamos- para fines específicos, tales como: efectivizar un embargo o vigilar la administración realizada por otro o por el mismo obligado o administrar el propio interventor, etc.

Respecto de la primera, la medida puede ordenarse a pedido del acreedor, pero sólo cumple una función restringida; en cambio, las otras dos funciones son más relevantes, ya que requieren de interventor judicial, cualidades personales específicas y variables, dependientes, claro está, de la índole del negocio motivo de la medida.

En la primera se limita, como señala claramente el art. 227, a una mera función de vigilancia, constatación e información del órgano judicial.

En cambio la administración directa del interventor, puede significar gobierno exclusivo sobre los bienes del obligado o una coadministración, tendiente esta última solamente a disminuir ciertas y específicas facultades del obligado.

Respecto de esto último, en el primer supuesto señalado ut supra, hay lisa y llanamente un reemplazo -que sin querer abundar en el tema, funciona muy asiduamente en las sociedades comerciales - (art. 222, inc. 2º, y 224) y dependerá del tipo de sociedad intervenida, para determinar las características de las facultades y responsabilidades del interventor judicial.

C.E.S.

Panamá, 24 al 28 de agosto de 1998

XIII Encuentro Latinoamericano de Consulta Registral

El Comité Latinoamericano de Consulta Registral, ha conquistado un lugar y tiene su propio espacio, porque su aporte es reconocido y valorado, al contribuir de una manera decisiva en la consolidación y unificación del Derecho Registral en Latinoamérica. De ello dan fe los doce encuentros realizados anteriormente, el último efectuado en Lima, Perú en Octubre de 1997, donde se presentaron, analizaron y debatieron una gran variedad de temas relativos al sistema registral latinoamericano.

Panamá «Puente del Mundo y corazón del Universo», fue escogida como sede del XIII Encuentro del Comité Latinoamericano de Consulta Registral, a realizarse del 24 al 28 de agosto de 1998, estando ese país preparado para recibir con los brazos abiertos de la amistad, de la hospitalidad y la solidaridad, a todos los delegados de los países hermanos, no solamente para reunirse en sesiones de trabajo que abordarán importantes temas del Derecho Registral, sino que los visitantes, también tendrán la oportunidad de conocer la nueva imagen de Panamá moderno, acogedor y preparado para asumir con seguridad los retos de un mundo globalizado.

Es el deseo de los organizadores que este nuevo Encuentro, contribuya a la consolidación, al enriquecimiento del Derecho Registral y a la universalización solidaria entre los países participantes.

El ente organizador es el Registro Público del Ministerio de Gobierno y Justicia de Panamá, y la sede del encuentro es el Hotel Riande Continental -ciudad- Vía España y Calle Ricardo Arias de Panamá (República de Panamá).

TEMARIO

I. DOCUMENTOS: El documento judicial registrable y su calificación registral en los diversos tipos de registros. Comparación

del tratamiento en los distintos países.

II. MEJORAMIENTO TECNICO DE LOS REGISTROS: Informatización. Identificación del inmueble (datos). Responsabilidad e Identificación del Registrador en la utilización de técnicas informáticas. Los principios de publicidad y tracto registral y la técnica informática. Preparación técnica del personal.

III. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INMUEBLE: Principio de Especialidad y Registro; Contenido de los asientos. Monto del gravamen hipotecario. Problemática del rango en relación a la cuantía fijada en el asiento del registro (hipotecas de máximo, abierta, etc.). Principio de Inscripción y Registro; extensión y contenido de los asientos. Doble inscripción o doble dominio. Tratamiento registral.

IV. REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS (MERCANTILES Y ENTIDADES SIN FINES DE LUCRO): Sistema de presentación de documentos registrables. Técnicas empleadas en los Registros en cada país. Problemáticas derivadas de los sistemas de registro tradicionales. Nuevos sistemas implementados y en aplicación. Informatización.

V. REGISTRO AUTOMOTOR: Registros Jurídicos como superación de los Registros Administrativos. Dominio Automotor y Registro Automotor. Necesidades relativas a propiedad e identificación del automotor derivadas de la importancia económica y de la circulación del automotor. Registro automotor único para los «espacios regionales» (pacto andino, Mercosur, etc.). Convenios para la repatriación de vehículos ilegalmente introducidos en los países. Registración de otros bienes muebles asimilables al automotor (maquinaria agrícola, vial, moto vehículos, etc.).



«Los peatones son suicidas potenciales,
Los automovilistas son homicidas latentes.
De esta sumatoria surgen las estadísticas de Muerte
Del tránsito en la ciudad de Buenos Aires»

(Del libro «Aforísticamente, Fernando Guido Peidro)

En nuestro país mueren
34 personas por día en
accidentes de tránsito.
Año tras año, el número
aumenta. Se describen en
esta nota los índices, se
compara la situación con
la de algunos países
desarrollados y se
recogen distintas
propuestas de solución
sugeridas.



CASUALIDAD: BARBARISMO POR CAUSALIDAD

Con esta definición del escritor Ernesto Sábato la Secretaría de Salud del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires encabeza un artículo periodístico publicado en un periódico anual de la CGT. La nota desarrolla algunos factores determinantes de los accidentes de tránsito y concluye que «el accidente no es un accidente».

«Existen -continúa el texto- causas concretas productoras ó generadoras que pueden ser evitadas: bien se sabe que no se debe manejar con exceso de velocidad, alcoholizado o fumando. Sólo con respetar las normas, se produciría una significativa disminución en el número de víctimas»

Rutas

«¿ESTO PUEDE SER ASÍ?»

En abril de 1966, el diario «La Razón» titulaba de esta manera un artículo donde se advertía los peligros que ocasionaba el tránsito en la Argentina. El matutino daba cuenta de la «escalofriante» cifra de un muerto cada 36 hs en la ciudad de Buenos Aires.

Hoy, según datos del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) puede contarse 34 víctimas fatales por día en todo el país, convirtiéndose los accidentes de tránsito en la primera causa de muerte para los argentinos de 15 a 35 años, y la segunda para la población en general.

En el artículo mencionado de 1966, el Dr. Juan Silva Riestra, Profesor entonces de Derecho Penal de la Universidad de Buenos Aires, explicaba que «cuando el sentido moral de los miembros de una comunidad es insuficiente para regir la conducta individual conforme a las necesidades del bien público, es imprescindible ofrecer una nueva y fuerte valla legal a sus acciones. Quién no encuentre dentro de sí motivaciones bastantes para dirigir socialmente sus actos debe, al menos, encontrar en la ley un obstáculo a su conducta»

Parece que esa «valla legal» no pudo encontrarse. Si en 1967 se hablaba de un muerto por día en todo el país, en 1981 la revista «Parabrisas-Corsa» daba a conocer el «Absurdo récord» de 16 muertos por día en la Argentina. Esta cifra superaba 4 veces la cantidad de víctimas fatales por accidentes de tránsito que registraba Francia, hasta ese momento la nación más peligrosa sobre ruedas. Durante esos quince años nuestro país había alcanzado el primer lugar en el mundo.

En 1979 se creó la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial que reunió 25 dependencias oficiales- propuso un enfoque «integral y multidisciplinario» de la problemática. El diario «La Prensa» informaba sobre la creación de esta comisión y advertía que el «número de accidentes fatales plantea una exigencia pública que deberá resolverse sin dilaciones»

Pero las dilaciones perduran: 1997 registró un cifra de 23 muertos por día, y en mayo de 1998 el promedio alcanzó los 35. Durante el primer semestre de

argentinas

este año, los accidentes de tránsito cobraron 6.123 víctimas fatales.

Después de la catarata de números, queda una gran pregunta por hacerse: ¿Quién es el responsable de todo esto? El dedo no puede de dejar de señalar al estado y a sus organismos como incapaces para crear condiciones que permitan controlar a los desaforados del volante. Nuestra cantidad de muertos por habitante supera en un 300 % a la mayoría de los países europeos y a los Estados Unidos, donde la educación vial es obligatoria en las escuelas, altísimas son las penas a los infractores y rigurosos los exámenes para obtener licencias.

En Gran Bretaña, por ejemplo, los principiantes no obtienen la licencia definitiva hasta los dos años después de circular en la vía pública.

Los novatos deben transitar luciendo placas de distintos colores en sus vehículos, que se cambian cada seis meses e identifican el tiempo de experiencia vial que tiene cada conductor. recién al cumplirse los 24 meses, el interesado puede obtener su licencia definitiva.

En Suecia, para obtener la habilitación es necesario cumplir con un curso teórico práctico de dos meses. Cuando finalizan las clases los postulantes se someten a una evaluación escrita y, en caso de aprobarla, se sube al automóvil bajo responsabilidad del instructor que lo acompaña. Debe conducirse el coche primero por calles, luego por avenidas y posteriormente por rutas.

«Yo presencie en Suecia a dos aspirantes que concurrían a dar examen por segunda vez», cuenta Alberto Silveira, presidente de la Asociación Luchemos por la Vida. «Los dos fracasaron -continúa Silveira- A uno lo bocharon porque puso un poco tarde la luz de giro, al otro porque no disminuyó a tiempo la velocidad de la marcha».

La Ley de Tránsito 24.449 -sancionada en 1995- creó el Consejo Federal para la Educación Vial. La norma impuso nuevas exigencias de seguridad para automovilistas, aumentó las penas para quienes manejen alcoholizados o bajo el efecto de drogas y fomentó la educación vial en las escuelas.

En este marco, el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires hizo mucho más

exigente el método para otorgar licencias. En 1997, más de 7.500 exámenes teóricos y prácticos fueron reprobados, y 1.200 personas fueron declaradas ineptas para manejar. El sistema, sin embargo, permite que esos mismos «bochados» se trasladen hasta otro municipio vecino para obtener su licencia.

Según el diario «Clarín» del 6 de julio del año pasado, el resultado de estudios efectuados por expertos indica que entre el 75 y el 90 % de los choques son producidos por fallas humanas. «Los argentinos -según esta fuente- no están entrenados para resolver imprevistos, no pueden dominar la velocidad de los coches modernos, conocen poco la ley y no respetan lo poco que conocen».

Pero la seguridad vial también es responsabilidad de los peatones: el 68 % de los fallecidos en 1997 perdieron la vida cruzando la calle por lugares indebidos.

La cantidad de muertos por cada millón de vehículos es de 141 para Suecia, 192 para Holanda, 210 para los Estados Unidos y 1580 para la Argentina. Los métodos de otorgar licencia, la estructura de la red vial, las medidas punitivas insuficientes y la falta de educación vial en la población son algunas de las causas que explican los números.

«No es admisible que el conductor de un vehículo descargue su responsabilidad penal pagando unos pesos de multa o recibiendo una vaga inhabilitación para conducir. La más injustificable impunidad ampara esta clase de acciones delictivas», declaraba hace 32 años el Dr. Juan Silva Riestra.

Hoy, la situación no ha mejorado en nada. Silvina Gengo, corredora de Turismo Carretera Nacional, apuntaba a principios de este año que «la gente sale a la calle sin los conocimientos generales para manejar. No existen cursos adecuados, y no alcanza con dar dos vueltas a la manzana para sacar el carnet. Nadie entiende que no está manejando un auto, sino su propia vida».

Las estadísticas muestran que el número de víctimas, y otras consecuencias que provocan los accidentes de tránsito fueron agravándose con el paso del tiempo. Y pareciera también que nunca se encontraron las medidas eficaces para detener esta locura.

Alejandro Puga

FRASES SUELTAS

«Para nosotros, cruzar la luz roja puede ser una picardía. Para el ciudadano europeo o norteamericano es casi un acto criminal»

(Eduardo Bertolli, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial -ISEV-)

«Cruzar una boca calle a 100 km. por hora no es impericia, es dolo. Porque se mata, es lo mismo que disparar un arma»

(Dámaso Larraburu, Diputado del PJ)

«Los argentinos confunden manejar bien con manejar al filo de la navaja. Resultado 210 muertos por semana en accidentes. Violar las normas de tránsito ya es un patético deporte nacional (Revista «Viva», 1998)

«Uno conduce de manera similar a como se comporta en la vida. En un país donde se apuesta a zafar, a hacer gala de la muñeca para sortear situaciones, no es extraño que el tránsito sea un compendio de violaciones»

(Vilma Azcurra, profesora de manejo).

«Un jueguito electrónico aterrador acaba de ponerse de moda. Es de origen inglés, se llama Carmagelon y consiste en acumular puntaje arrollando peatones: Un anciano vale menos que una mujer embarazada o que un hombre haciendo aerobics»

(Diario «Clarín», 15/3/98).

FUENTES

Diario «La Razón», 16/04/66
 Diario «La Prensa», 13/11/67
 Diario «La Prensa», 12/10/80
 Revista «Parabrisas-Corsa», 7/1/81
 Diario «La Nación», 10/6/98
 Diario «Clarín», 12/6/96
 Diario «Clarín», 6/7/98
 Diario «Clarín», 9/4/98
 Revista «Viva» del diario «Clarín», 11/8/96
 Revista «Viva» del diario «Clarín», 15/3/98
 Edición Anual del periódico de la CGT, Diciembre de 1997
 Base estadística del Instituto de Seguridad y Educación Vial (I.S.E.V.)



Viajero Bahía Blanca

Ambito

Tal como lo
anunciaríamos
en la

edición anterior, en
este número Ambito
Viajero está presente
en el Registro Seccional
de Bahía Blanca N° 1
(Buenos Aires)



por: Dr. Carlos Antonio Ruiz
(Enc. Tit. Bahía Blanca N° 1)

Fundada el 11 de abril de 1828 por el Coronel Ramón Estomba, nació con el nombre de «Fortaleza Protectora Argentina» para albergar militares y osados colonos atrevidos a instalarse en los

mismos límites de la «civilización».

Importantísimo centro comercial e industrial, detenta el siempre inquieto puerto de Ingeniero Wite, de aguas profundas que permiten operar barcos de gran porte y calado, facilitando la exportación de la producción agrícola y frutícola de la zona, de La Pampa y de los valles rionegrinos.

El Parque Industrial crece constantemente, contándose entre sus huestes empresas de la envergadura de Petroquímica Bahía Blanca,

Petropol, Induclor, Indupa, Monómeros Vinílicos y Cargill, entre otras que le dan vida.-Se debe incluir a la Planta de Fertilizantes entre los emprendimientos de actual realización.

La Nueva Provincia es el nombre elegido por don Enrique Julio para el Diario que fundó el 1 de agosto de 1898.-Con sus flamantes primeros cien años este prestigioso matutino integra el primer Multimedia del País, junto a Telenuova-Canal 9 de TV y LU2, Radio Bahía Blanca. Progresista dentro de una línea conservadora, su editorial se ha caracterizado por defender los valores

éticos difundiendo todo aquello que haga al bien de la comunidad, al tiempo que fustiga los aspectos negativos de las conductas humanas antisociales.

Carente de atractivo turístico propio, Bahía Blanca disfruta tanto de las playas de Pehuen-Co y Monte Hermoso

como de la paz que irradia el bellissimo paisaje de Sierra de la Ventana a solo 90 km por buena ruta asfaltada.

Caracterizada por su atractivo centro comercial, nuestra ciudad ostentó con tristeza el mayor índice de desocupación del país durante la crisis de principios de los noventa. Este flagelo ha disminuído en la actualidad gracias, entre otras cosas, a los enormes emprendimientos en marcha como Wall Mart y Disco, por ejemplo, cuya competencia incentivó el medio y frente a la cual nuestra Cooperativa Obrera, mejoró sensiblemente sus prestaciones en beneficio de la comunidad.

La administración política está en manos del Agrimensor Jaime Linares, reelecto por el 75% del electorado en mérito a sus dotes personales, incuestionables para partidarios y opositores. La gente que lo secunda no le va en zaga, y también el Concejo Deliberante se muestra productivo a la hora de legislar para la ciudad.

La Iglesia está representada por el Arzobispado de Bahía Blanca, en manos de Monseñor Rómulo García, emprendedor e incansable para recorrer con su prédica evangelizadora las más de 80 parroquias que componen la Arquidiócesis.

Las fuerzas del orden cuentan con una delegación de la Policía Federal y Unidad Regional (la V) de la Policía de la Prov. de Bs.As., de la cual dependen cinco comisarías.

Ejército, Gendarmería y Marina dicen presente con sus respectivos cuerpos, aunque la última tiene su asiento en la Base Aeronaval Puerto Belgrano, distante 20 Km de la ciudad.

De administración tripartida (la tierra es de Marina, el edificio es Municipal, y el espacio aéreo es controlado por la Fuerza Aérea) el Aeropuerto Comandante Espora -excluído de la privatización aeroportuaria- constituye, por sus características físicas, una de las terminales aéreas más seguras del País.

Una importante Biblioteca (Bernardino Rivadavia) y un bellissimo

«Capital del Sur», «Capital del Basquetball» o «Puerta del Comahue» son algunos de los sobrenombres con que se identifica esta hermosa y pujante ciudad.



Fachada del Teatro Municipal

Fuente de los Ingleses



y la pujanza del sur bonaerense



Dr. Ruiz y personal del RR.SS. Bahía Blanca N° 1

Teatro Municipal enriquecen la cultura ciudadana.

Cinematógrafos, Confeiterías, Pubs, y TV por aire y cable contribuyen al espar-

El Encargado Titular del Registro, Dr. Carlos Antonio Ruíz



cimiento y diversión de chicos y grandes.

El deporte cuenta con todas sus expresiones, siendo el Basquetball su principal manifestación.

Importantes empresas se hacen cargo del transporte de personas y bienes, siendo fluido e incesante el movimiento que se registra en tal sentido.

En el área de Salud, la ciudad cuenta con modernos Centros Hospitalarios como el Policlínico Regional, el Hospital Municipal, el Hospital Privado del Sur, el Hospital Regional Español y otros, que brindan adecuada cobertura médico-hospitalaria a la población.

Empresas como SEM, Alerta, e Ital Red por vía terrestre, y SAB SA por vía aérea, se encargan del traslado de pacientes graves en casos de urgencia.

En este medio pujante, de 300.000 habitantes y más de 100.000 vehículos, funciona, junto a otros cinco, el Registro de la Propiedad del Automotor N° 1.

A cargo del Dr. Carlos Antonio Ruíz desde el 20 de diciembre de 1985, los trámites inherentes a los 15.000 legajos con que cuenta el Registro son procesados por Andrea Rosana Pinto de Fernandez (Enc.Suplente), Camilo Federico Staltari Steel (Suplente Interino), Sandra Marino Pinti de Machado, Carina Ester Pinto de Martellini, Aída Marta Martínez y Marcelo Adrián Tellarini (auxiliares), mientras son celosamente guardados por Juan Carlos Hoffner (custodia policial).

Desde el 13 de Julio de 1998 funciona en Vieytes 175, desde 7.30 hasta 11.30 hs.

Privilegiando la atención al público con verdadera vocación de servicio, a quién se informa y educa permanentemente, se trabaja en un clima cordial y absoluta camaradería.

Bolsín de Correspondencia

• Agradecemos a la Encargada del Registro de Morteros, en la Provincia de Córdoba, Dra. Noemí M. Boggio de Nunia, por habernos hecho llegar sus sugerencias, en la cual nos comenta que le gustaría que se incluyan en nuestra Revista temas referidos a resultados de Auditorías practicadas en los Registros Seccionales, para conocer así criterios adoptados con determinados trámites. También el tratamiento pormenorizado y con narraciones de casos referenciales de las distintas afectaciones, tales como usufructo, prendas, inhibiciones, etc... Asimismo con respecto al arancelamiento en las certificaciones de firmas en las solicitudes Tipo y a la Certificación de Firmas sin cargo arancelario en las Declaraciones Juradas que se realizan ante el Encargado e Registro. Por otro lado nos manifestó en su misiva que a modo de estricta comparación y para ejemplificar claramente la utilidad de la revista:

el Digesto es la normativa a la que encuadramos el manejo registral y la revista es la doctrina que nos aclara determinadas situaciones y arbitra, en muchos casos, cuando las interpretaciones no son coincidentes entre quienes debemos adoptar decisiones.

• También recepcionamos sugerencia del Sr. Encargado Suplente del Registro Seccional de La Plata N° 5, quién nos manifiesta que la Sección de nuestra Revista «Digesto al Día» le brinda utilidad y nos pide la inclusión de temas que contengan propuestas de modificaciones o críticas a determinadas normas técnico registrales, y de Derecho Registral Comparado.

Se ha tomado nota de estas sugerencias, y a partir de este número ya incluimos algunos de los pedidos. En nuestra próxima entrega brindaremos temas de gran interés para cumplir con los pedidos formulados.

Mendoza, 14 de agosto de 1998

Reunión de la Comisión Directiva de AAERPA

El Orden del Día elaborado para este encuentro dio comienzo con el informe presentado por el Presidente del Comité Ejecutivo del «III Congreso Técnico Registral» a realizarse en el mes de Octubre en El Calafate, Pcia. de Santa Cruz, habiéndose debatido aspectos generales sobre la marcha de organización del mismo, destacándose el grado importante de interés que ha concitado su realización.

El Segundo de los puntos de esta Orden del Día, comprendió la consideración de los proyectos de Memoria, Balance General, Inventario, Cuenta de Gastos y Recursos e Informe del Organismo de Fiscalización que serán tratados en Asamblea General Ordinaria. Según expresaba la memoria puesta a consideración, ésta rezaba que «...Comenzamos éste ejercicio 97/98 con muchas ideas y objetivos, pero un buen comienzo no podía pasar por alto el festejo planificado de los veinte años de nuestra Asociación. Pinamar se convirtió en el lugar escogido y el más adecuado para un fin de semana sin Digestos bajo el brazo. Nos acompañaron muchos Encargados de Registros y Funcionarios de la Dirección Nacional que en todo este tiempo estuvieron colaborando con nuestra Institución. En dicha oportunidad brindamos un reconocimiento especial a quienes hasta la fecha nos han presidido. De más está comentar el éxito de este agasajo, pues ya todos han tomado conocimiento además de haberse publicado en Ambito Registral...».

«...En segundo término cabe re-

Se realizó en la ciudad de Mendoza, la Reunión de Comisión Directiva de la entidad, la que contó con la asistencia del señor Presidente de la Entidad Dr. Alvaro González Quintana, Sra. Vicepresidente Dra. Rita Pérez Bertana, Sr. Secretario Dn. Gonzalo Cabrera Figueroa, Tesorero Dr. Alejandro Germano; asimismo asistieron Delegados Zonales de distintas regiones del País.

cordar el importante reconocimiento que ha recibido nuestra Institución por parte de las autoridades ministeriales, al incorporar a la Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor dentro del tribunal que evaluará los conocimientos de los postulantes a cargo de Encargado de Registro, junto a una persona con reconocidos antecedentes en el ámbito jurídico registral designada por la Secretaría de Justicia y a otra designada por la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios, tal cual se refleja en la Resolución M.J. Nº 12/97, firmada por el actual Ministro de Justicia de la Nación el Dr. Raúl E. Granillo Ocampo. Con este panorama, en el mes de marzo se reunió la Comisión Directiva en la sede de AAERPA, en la Capital Federal y trazó las fechas de las reuniones a realizar durante el corriente año 1998, habiendo decidido que las mismas se efectuarán en las Delegaciones Zonales, pretendiendo con ello el fortalecimiento de las

mismas. A dichas reuniones se invita a los Encargados de Registros que las integraban y a Funcionarios de la Dirección Nacional que prestan su colaboración para el tratamiento de diferentes temas de interés en la región. A ello se ha sumado la planificación de reuniones de Delegados Zonales con miembros del Comité Ejecutivo que acompañan a Funcionarios de la Dirección Nacional con el mismo fin anterior...»

Continuaba esta memoria expresada a los presentes: «...Así entonces quedó planificado el cronograma de reuniones que se mantendrán durante el corriente año, como ya se publicara oportunamente. Ya había nacido en Paraná, la idea de repetir esa experiencia indiscutidamente cada dos años. Así es como se programó en 1997 realizar el Tercer Congreso Nacional de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor. Hoy es una realidad que desarrollará por decisión unánime en El Calafate, Provincia de Santa Cruz, y actualmente se trabaja incansablemente para que se repita el éxito anterior...»

En otro aspecto esta memoria expresa: «...Ambito Registral tampoco puede estar ausente en esta Memoria. Ha evolucionado permanentemente en el desarrollo de temas de interés registral,

estando presente en todas las actividades que ha programado nuestra Institución, como así también en las programadas por otras, que tratan intereses de nuestra actividad. Vale entonces nuestro reconocimiento para quienes trabajan en su fortalecimiento y para que Ambito Registral sea nuestro ámbito de difusión...»

En otro orden: «...La Asociación participó activamente en los cursos organizados por A.P.R.O.A., la Cámara de Mandatarios de la Capital Federal F.A.M.A. y a firmado un Convenio con la firma CARCOS para el desarrollo de cursos a fin de conformar una bolsa de trabajo para futuros Empleados de Registros, participando como expositores Encargados de Registros ligados a AAERPA...». Asimismo, se «...Mantuvo el Seguro de Dinero en Tránsito y en Caja y el Seguro de Vida, cubriéndose en cada caso los siniestros sufridos por los asociados con su cuota al día...». Como lo decimos todos los años, realizar una Memoria no es sencillo, pues podría resultar enumerativa y más de una vez podríamos pasar por alto algún hecho por pequeño, aunque resultara de una gran trascendencia. Lo cierto es que la suma de estas pequeñas iniciativas han llevado a nuestra Institución a esta gran ansiada integración, aunque queda mucho por hacer.

Luego de este resumen de la memoria, señalamos que seguidamente se recepcionó informe de los Delegados Zonales, sobre el tratamiento del Temario asignado para el desarrollo en Comisiones en el Congreso, recepcionándose por último las propuestas de los Delegados.

Como siempre, para este tipo de eventos, se contó con la presencia de un funcionario de la Dirección Nacional, en este caso agradecemos a la Dra. Marina I. de Kemerer del Departamento Normativo, quién nos asistió en la reunión de actualización desarrollada con los Encargados de la Región Cuyana.



Se Inició el Primer Curso para Empleados de Registros

El tres de julio del presente año tuvo inicio el primer curso de capacitación para aspirantes a integrar el plantel de empleados de los Registros Seccionales, con lo que damos comienzo a la concreción de una vieja aspiración de nuestros Encargados de contar con personal capacitado, para cubrir puestos fijos o temporarios, necesidad que se ha venido incrementando desde hace un tiempo en el sistema registral, producto en gran parte de la mayor actividad que genera un número creciente de unidades incorporadas al parque automotor.

La información que se pretende impartir en este curso es ciertamente de primer nivel, y ponen al alcance de los cursantes los rigores de una compleja problemática jurídico-registral; así como aspectos procesales de los trámites que se presentan en un Registro Seccional; se abordan también los procedimientos de rentas, y sus liquidaciones. Será tema especial de estudio la utilización del

programa Infoauto; para lo cual se utilizará un hardware adecuado e instalado en la sede de AAERPA. La preparación que así reciban será complementada con una práctica registral de un mes.

El montado y desarrollo de este curso fue posible gracias a la suma de muchas voluntades, y a la colaboración de la Dirección Nacional, a quién le agradecemos en la persona de su director el Dr. Mariano Alberto Durand; Subdirector Nacional Dr. Enrique Raúl del Canto, haciendo extensivo este agradecimiento a los Directoras de la obra, Plan de Informatización el Dr. Horacio Lugano, el Esc. Carlos Fishbarg y el Ing. Ubaldo Casellini.

Contamos también con un excelente grupo de docentes que han accedido a ocupar una parte de su valioso tiempo en el dictado de cátedras, como son el Dr. Alberto Omar Borella, la Encargada María Victoria Carponi Flores, el Dr. Alejandro Oscar Germano, el Dr. Alvaro González Quintana, el Encargado Suplente Horacio Oscar Iparraguirre, la Dra. Rita Pérez Bertana, el Dr. Hermo Luis Pesuto y la Profesora Irene Elba Rey, a quienes agradecemos una vez más, y también extendemos nuestro reconocimiento a CARCOS, que se ha ocupado de los aspectos organizativos.

Los cursantes tienen un total de 56 horas destinadas a la enseñanza del programa de base teórica, y 20 horas destinadas a la enseñanza teórico-práctica del sistema Infoauto, culminando después en un riguroso



examen de doble vuelta oral y escrito, con una práctica registral de 30 días para todos los promedios que superen los setenta puntos sobre cien. Período donde además, recibirán un viático pagado por los organizadores del curso. Una vez concluido el curso y las prácticas correspondientes serán integrados a la bolsa de trabajo en funcionamiento desde hace un año, dándole prioridad sobre otros inscriptos.

Al comenzar el curso se les ha suministrado además una carpeta conteniendo un detallado programa, gran parte del material didáctico con que contarán, como es un digesto actualizado, una carpeta de trabajos prácticos, cuaderno de apuntes, y en toda clase se le van entregando guías de trabajos prác-

ticos, cuaderno de apuntes, y en toda clase se le van entregando guías de trabajos prácticos que deberán cubrir en su domicilio, para que posteriormente se devuelvan corregidas. Se le adjuntarán además según cada tema diversas fichas con textos especiales.

El curso se ha limitado a un grupo de solamente 24 alumnos para que las chances posteriores de empleo se cubran en un tiempo razonable, lo que nos obligó a desear numerosas inscripciones, por lo que seguramente deberemos analizar si el año próximo no sería posible realizar un nuevo curso. También y teniendo en cuenta la experiencia presente sería posible pensar en la realización de eventos similares en localidades del interior.



Un episodio desafortunado

Los Encargados de Registros acostumbran a quejarse sobre las inspecciones, verificaciones y auditorías que deben atender. Dicen que son demasiadas y que algunos funcionarios se sienten como «enviados de algún Poder Supremo».

Esta imagen se propagó después que un inescrupuloso vocal de la AAERPA divulgara un suceso desafortunado ocurrido hace 30 años.

Parece que en el año 1967 un inspector de la Dirección Nacional -Ricardo Fuentes- estaba atravesando un mal momento: el hombre frecuentaba el alcohol para olvidar a una mujer, pero pasó el alcohol y llegaron las drogas duras (era una nueva época). Así fue como todo derivó en un cuadro que su psiquiatra diagnosticó como «peligroso» para su salud mental. El Doctor Rosco recomendó que Fuentes «comience lentamente a desarrollar la actividad que le era habitual, para favorecer su recuperación».

Así fue como el Jefe del sector donde trabajaba Fuentes (Departamento Inspecciones) le recomendó una tarea sencilla: hacer una visita de rutina al Registro de Roberto Etchenagucía, un Seccional situado en la Provincia de Misiones que no ofrecía inconvenientes y donde Fuentes podría -además- recorrer las Cataratas del Iguazú para despejar su mente.

Aunque el viaje no produjo el efecto deseado. El Acta de Inspección que quedó de la visita -esa Acta que el vocal de AAERPA divulgó- adjuntaba una desconocida Disposición. Esa norma, transcrita a mano por Fuentes, estaba fechada el 14 de diciembre de 1967 y hacía mención a unos «10 mandamientos del Encargado». El Registro de

Posadas -según Fuentes- violaba severamente «cuando menos siete de ellos».

Los 10 mandamientos se fundaban -según los considerandos- en unas «tablas de la ley» que el Ministerio de Justicia habría entregado al Director Nacional cuando asumió el cargo. Los mandamientos se descifraron con dificultad y esto pudo leerse:

- 1 - Amarás a la Cédula Verde por sobre todas las cosas.
- 2 - No desearás a la Encargada Suplente del prójimo.
- 3 - No matarás usuarios, Encargados, Gestores o Inspectores.
- 4 - No codiciaras emolumentos ajenos, aunque parezca inevitable.
- 5 - Honrarás al motor y al chasis.
- 6 - No molestarás al Director Nacional en vano.
- 7 - Santificarás los Decretos, Resoluciones, Disposiciones, Circulares y hasta las notas aclaratorias.
- 8 - Amarás el puesto de tu prójimo como el tuyo propio.
- 9 - No fornicarás dentro del Registro.
- 10- No robarás legajos en las divisiones.

La Disposición -claro está- fue producto del delirio del inspector, ante que se declarara su esquizofrenia crónica. Roberto Etchenagucía recibió rápidamente disculpas de parte del Director Nacional, se anularon las actuaciones y Fuentes fue rápidamente internado en el Hospital Borda.

Pero lamentablemente, nada pudo evitar que la imagen de las Inspecciones se viera seriamente deteriorada después de haberse difundido este episodio.

Alejandro Puga

LOS PUEBLOS DE LATINOAMERICA PONEN EN ALTO LA PALABRA INTEGRACION, EN EL XIII ENCUENTRO DEL COMITE LATINOAMERICANO DE CONSULTA REGISTRAL

Con motivo de este acontecimiento, la Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor, saluda cordialmente a todos los Registradores asistentes al mismo augurándoles el mayor de los éxitos



EN NUESTRO PRÓXIMO NÚMERO

**Con Ambito Viajero visitamos el RR.SS. San Luis N° 2.
Todo el III Congreso Técnico Registral de El Calafate y sus conclusiones**

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