

CAMINO de SIRGA

por
Ángel B. Chávarri y Luis Moisset de Espanés

A modo de introducción diremos que estas líneas reproducen una correspondencia intercambiada por correo electrónico a comienzos de 1999 entre el recordado jurista rosarino, Dn. Ángel B. Chávarri, y el profesor Luis Moisset de Espanés.

Asunto: camino de sirga
Fecha: Fri, 26 Mar 1999 19:41:31 -0300
De: Luis Moisset de Espanes <luismoisset@arnet.com.ar>
A: djchavarri@arnet.com.ar

Córdoba, 26 de marzo de 1999

A Dn. Ángel B. Chávarri

Estimado Gato:

Al mediodía, cuando regresé de la Academia, encontré tu afectuosa carta del 17, agradeciendo mi humilde participación en el Libro Homenaje que, con motivo de tus "primeros ochenta años" (como decía Cárcano), tuvieron Brebbia y otros amigos la oportuna idea de propiciar. Como al pie de la carta advierto que tu hijo tiene correo electrónico, aprovecho esa dirección para que tomemos contacto por medio de esta diabólica (y muy eficaz) invención de la modernidad.

Como el 18 de febrero del año 2000, último de este siglo XX tan bien caracterizado por Discépolo en Cambalache, se cumplirán doscientos años del natalicio de Dn. Dalmacio Vélez Sársfield, se ha constituido en Córdoba una Comisión Provisoria de Homenaje, que presido en representación de la Academia. Nuestra corporación, como uno de esos homenajes, invita a sus miembros, y a otros juristas distinguidos, a colaborar con trabajos sobre temas jurídicos, especialmente vinculados con algunas de las obras de tan eminente hombre público. Las cartas están comenzando a despacharse y en cualquier momento te ha de llegar una. Se fija como fecha de entrega el 30 de septiembre, y el ensayo no debe exceder las 25 páginas, de treinta renglones. Te anticipo desde ya la invitación y espero que podamos contar con algún ensayo de tu pluma.

También se ha comenzado a poner en marcha el homenaje a Sebastián Soler; por la Academia casi con seguridad el orador será un penalista, Daniel Pablo Carrera y, reiterándote lo que expresé por teléfono, el acto comenzaría posiblemente con una misa oficiada en el propio local de la Academia, y participaría en él la Facultad de Derecho, que también deberá designar un orador. Como fecha se ha fijado un martes (por ser esos los días en que suele sesionar la Academia), el 29 de junio, es decir la víspera del Centenario.

Estoy procurando crear la costumbre de que nuestra Academia recuerde a quienes la integraron, y lo haga con motivo del centenario de sus natalicios. Hace un par de años, es decir poco después de asumir la Presidencia, se ha comenzado con esa práctica.

Y pasando al "camino de sirga", que menciono como "subject" de este mail por saber que siempre los temas de derechos reales son de tu predilección, viene el comentario.

Tú sabes que los antecedentes europeos de esa figura, colocada por Vélez entre las restricciones y límites al dominio, y que en Francia y España se regula como "servidumbre", tienen como fundamento la navegación "a la sirga", es decir arrastrando desde la orilla de ríos o canales, con sogas que eran "jaladas" por los propios hombres o por caballos, las embarcaciones que se dedicaban al comercio fluvial, actividad que desde la época de Roma, y hasta el siglo pasado, tenía gran importancia para la economía europea.

Basta con advertir que ese continente puede cruzarse navegando por vías fluviales desde el Mar Báltico o el Mar del Norte, hasta el Mediterráneo, sin poner el pie en tierra.

Todavía en este siglo el novelista belga Simenon ambienta muchos de los casos policiales del inspector Maigret, en las barcazas que recorren esos ríos o canales, y contaban incluso con sus pesebres, para alojar los caballos que en caso necesario bajaban para remolcar la embarcación desde la orilla.

Por supuesto que hoy los motores han reemplazado la fuerza física de hombres o animales, y desde hace mucho tiempo ya no se ve sirgar, lo que torna totalmente innecesario el "chemin de halage", a que hace referencia el art. 556 del Código Napoleón, o el camino de sirga mencionado en el art. 553 del Código español. De paso parece conveniente acotar que en España, de acuerdo a la Ley de Aguas, el ancho del espacio dedicado a sirgar es de un metro, si el arrastre lo realiza el hombre a pie, y de dos, cuando se utilizan caballerías, y no los 35 metros que fija nuestro Código, que sin duda parecen excesivos.

Cuando don Dalmacio Vélez regula el camino de sirga sin duda que lo hace teniendo en consideración los proyectos que en aquellas épocas ilusionaban a los que soñaban en un gran país de futuro y, entre otras cosas, pensaban cruzarlo con una red de canales, partiendo de los ríos Pilcomayo y Bermejo, y utilizando también las aguas del Salado, que enlazarían con el Paraná y permitirían llegar por agua hasta Bolivia.

Pero las cosas cambiaron en el mundo; las embarcaciones fueron dotadas de motores, y los trenes, camiones y ómnibus, se convirtieron en el principal elemento para el transporte de pasajeros y mercaderías (sin contar la importancia que hoy tiene el avión).

Nuestro país no construyó los canales, y quedaron como únicas vías navegables los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. ¿Me perdonas la curiosidad: ¿viste que en alguna oportunidad se sirgara en ellos?

Los Códigos europeos más modernos, como el de Italia de 1942 y el de Portugal de 1966, nada dicen sobre el particular, ¡porque la navegación a la sirga ha desaparecido totalmente...! En América tampoco se encuentran referencias al camino de sirga en el nuevo Código de Bolivia de 1975, ni en el Código peruano de 1984.

Estos comentarios se deben a que en el Anteproyecto de Código Civil para nuestro país, entregado en diciembre pasado al Ministerio de Justicia hay una norma, creo que es el art. 1905, que mantiene el "camino de sirga", y como gran novedad reduce su anchura a 15 metros. Si me permites la figura, este Anteproyecto de nuevo Código, que regula el documento electrónico, me hace pensar en una moderna barcaza, que lleva en su cabina a Internet, y tiene "e-mail", pero ¡mantiene en ella el pesebre, con un par de caballos, para remolcarla sirgando...!

Creo que la solución "moderna", sería suprimir el camino de sirga, pero mantener al margen de todos los ríos (navegables o no),

el "marchepied" de los franceses, o la "servidumbre" española del primer párrafo del art. 553, que fija tres metros para que se puedan atender los intereses de "navegación, flotación, pesca y salvamento". ¿Qué opinas tu?

Perdona que me haya extendido en este "divertimento", pero como ya no lo tengo a GODEG (Guillermo Ortiz de Guinea), para estas picardías escritas, te he tomado a ti como destinatario.

Recibe un fuerte y cordial abrazo

Luis Moisset de Espanés

Respuesta de Ángel B. Chávarri

REFLEXIONES SOBRE EL "CAMINO DE SIRGA"

He leído con interés el ensayo sobre el llamado "camino de sirga" que incluyes en tu "e-mail" del 28 de marzo pasado. Retribuyendo tu atención te hago llegar la siguiente "glosa" a tus succulentos párrafos.

El tema de la navegación a la sirga, evoca en mí algunos recuerdos de mi ya lejana juventud. Una de las películas que tuve oportunidad de ver en aquellos tiempos del cine que todavía era "mudo", se llamaba "Los barqueros del Volga" y el asunto giraba sobre unos condenados (a semejanza de los viejos "galeotes") que debían tirar de unos cables ("sirga") que arrastraban una barcaza de carga por el nombrado río.

Creo que el argumento había sido tomado de una ópera del mismo nombre y en el cine de aquel entonces, desprovisto de sonido, algunas escenas eran matizadas con lo que se llamaba "música adaptada" que consistía en que la orquestita que, en aquel entonces, existía en todos los cines de cierta categoría, tocaba una partitura que evocaba una sensación de penuria o angustia en los infortunados "sirgadores". Por otra parte, uno de los "caballos de batalla" de la gran recitadora Berta Singerman, hace poco fallecida, era un poema sobre el mismo tema, que ella declamaba con una suave música de fondo. En mi casa estaba el disco respectivo.

Es claro -y tu lo dices en tu ensayo- que ese sistema de navegación hoy constituye un anacronismo, aún reemplazados los animales de labor o los pobres condenados, por modernos tractores. Es algo que ha perdido vigencia frente al enorme progreso de la técnica del transporte por agua.

En nuestro país, la "restricción al dominio" que implica el llamado "camino de sirga" (alguna opinión lo considera una "servidumbre administrativa"), en la práctica no ha sido respetada. Los arts. 2639 y 2640 del Código Civil han sido normas vigentes en la letra, pero desprovistas de eficacia.

En una oportunidad en que conversé con el maestro Bielsa, le dije: "Hace pocos días he estado navegando por el río Paraná en un barco de recreo y he visto que en toda la costa existe una tupida edificación; el paredón de Celulosa Argentina cae a pique sobre la misma orilla del río". Me dijo Bielsa: "Eso es porque en este país todo el mundo hace lo que se le da la gana y se lo dejan hacer". El maestro era partidario del mantenimiento de la restricción.

Ahora bien: como la norma vigente (art. 2639), no hace específica mención de que la franja esté destinada a la "navegación a la sirga", aunque la "ratio legis", habida cuenta de los antecedentes

legislativos que tan bien mencionas en tu ensayo (existía en el llamado "derecho patrio"), era dicha aplicación, lo cierto es que la restricción puede interpretarse, a mi juicio, aún "de lege lata", que está fundada en razones atinentes a facilitar la navegación fluvial. Siguiendo las opiniones de mi venerado Sebastián, la interpretación de la ley no debe hacerse sobre la base de la reconstrucción del pensamiento real del legislador en el momento en que la norma fue sancionada, sino mediante el sistema que él llamaba "interpretación sistemática actual", consistente en una operación de construcción dogmática, extraída de la totalidad contextual del ordenamiento. Con ese método, podemos afirmar que en la realidad actual, la obligación de dejar una calle a la vera del río navegable, se justifica en razón de su conveniencia para la comunicación entre los lugares que se escalonan a lo largo del trayecto, la facilitación del acceso, el permitir las operaciones de carga y descarga, permitir las labores de mantenimiento y vigilancia, etc., etc.

Lo que sí, y ya lo dices en tu trabajo con toda razón, es que no se justifica el desmesurado ancho de la preceptiva actual y, en una reforma convendría reducirlo a límites más razonables, para permitir los intereses de "navegación, flotación, pesca y salvamento" (sic. tu texto). Creo, empero, que el ancho de tres (3) metros puede ser demasiado reducido y sería más funcional extenderlo a cinco o seis metros (5 ó 6).

De todo ello, verás que estamos sustancialmente en un todo de acuerdo y si te toca actuar como reformador y proyectaras esa normativa, cuentas con mi adhesión.

Muy reconocido por la prueba de confianza y afecto que supone el haberme hecho esta consulta. Un abrazo cordial de tu affmo.

Ángel B. Chávarri